Skrzydlata POLSKA

Nr 32 (318) • 6.VIII.57 • Rok wyd. XIII • Cena 1,50 zł

ZRZUTY NA WARSZAWĘ

Reprodukujemy poniżej jedno ze zdjęć archiwalnych RAF-u, przedstawiające zrzut zasobników nad Mokotowem w czasie Powstania Warszawskiego w 1944 roku. Na zdjęciu, wykonanym bezpośrednio po zrzucie, widać z lewej kontury zasobników i czasze rozwijających się spadochronów. U dołu — można zauważyć tor wyścigów konnych na Służewcu i ulicę Puławską (biegnącą ukośnie z prawej strony). O zrzutach na Warszawę piszemy na stronie 10 i 11.



W 13 ROCZNICĘ POWSTANIA WARSZAWSKIEGO

Z HISTORII SŁABO

NA ostatnich państwowych egzaminach na licencję pilota, które odbyły się w ubiegłym miesiącu w Warszawie, zdający zaskoczeni zostali nowym przedmiotem — historią lotnictwa. Blady strach ogarnął przyszłych pilotów i instruktorów; podobno jeszcze gorzej czuli się po pierwszym dniu egzaminu członkowie komisji. W następnych dniach poszło już lepiej, „ofiar" w ogóle nie było...

Rozmawiamy na temat egzaminu z członkiem komisji, nacz. J. Osińskim, który właśnie egzaminował z historii.

— Ze znajomością historii lotnictwa jest rzeczywiście słabo! Nasza młodzież nie zna dziejów polskiego lotnictwa, albo ma spaczone o nim pojęcie. Wiadomości ograniczają się do ogólników i kilku nazwisk. Żwirko-Wigura, Skarżyński, Kocjan... Czasem wie się coś o Orlińskim i Idzikowskim, o Tańskim i Nagórskim. Na 150 zdających połowa nie znała innych nazwisk. Przynajmniej dziesięciu uważało Żwirkę za współkonstruktora samolotów RWD. Puławskiego uważa się za baloniarza (Pomaski?). Zna się rok powstania aeroklubów, ale nic się właściwie nie wie o ich działalności przedwojennej. Nazwiska Witoszyńskiego, Nowkuńskiego, Płonczyńskiego, Latwisa, czy Pruszkowskiego młodzieży nic nie mówią. Dużo natomiast młodzież wie o naszych asach balonowych i nieźle orientuje się w osiągnięciach naszego lotnictwa wojskowego na zachodzie.

W rozwoju polskiego lotnictwa komunikacyjnego i przemysłu w okresie międzywojennym orientowało się zaledwie około 30% zdających. Ogólne wiadomości o komunikacji lotniczej miało nie więcej niż 10%.

Z szybownictwa wiedziano dużo o Górze i Kocjanie. Czasem ktoś dodał nazwisko Modlibowskiej. 80% zdających natomiast nie tylko nie znała nazwisk Grzeszczyka, Czerwińskiego i innych tego rzędu pionierów polskiego szybownictwa, lecz także nie orientowało się zupełnie jakie wyniki ilościowe i jakościowe miało nasze szybownictwo przed wojną.

Również słabo młodzież orientuje się w osiągnięciach lotnictwa polskiego w pierwszych latach po wojnie.

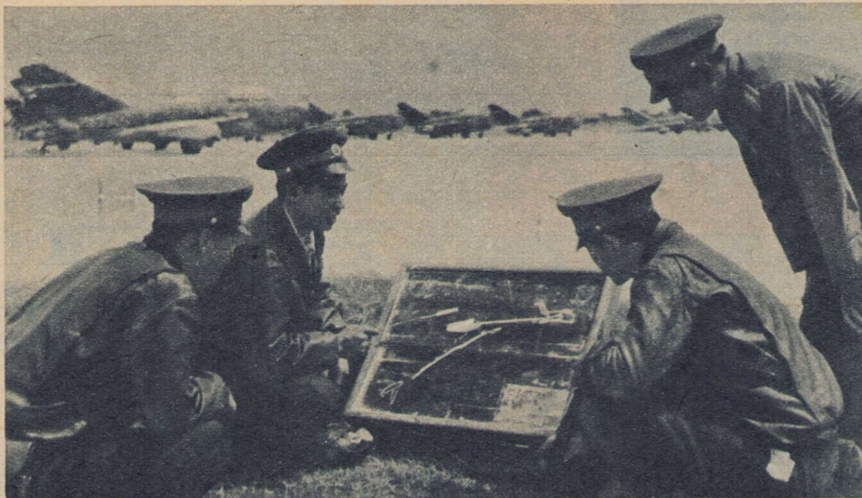
Jeszcze około 20% uważało Możajskiego za pierwszego, który wykonał lot na samolocie z silnikiem. Okazuje się, że trudniej jest oduczyć, niż nauczyć...

Źle jest więc z wiedzą o naszym lotnictwie. Młodzież chętnie chłonie wiadomości o dawnych dziejach, ale poza „Skrzydlatą", która ostatnio dużo pisze na ten temat, nie ma z czego się uczyć. Musimy więc wkrótce wydać jakiś podręcznik z historii. Sam przyczynię się chętnie do jego napisania.

DEDALUS

WYŚCIG NA UWIĘZI W KRAKOWIE

W dniu 1 września br. w Krakowie odbędą się staraniem Aeroklubu Krakowskiego i gazety „Echo Krakowa" zawody modeli wyścigowych na uwięzi. Będą to zawody jednodniowe z główną nagrodą — pucharem „Echa Krakowa". Zawody odbędą się w ramach obchodu Święta Lotnictwa Polskiego. Zgłoszenia dwuosobowych zespołów (pilot i mechanik) przyjmuje Aeroklub Krakowski — Kraków, ul. Zwierzyniecka 26. Zawody dostępne są dla wszystkich bez ograniczeń. Jak nas poinformował inż. W. Stańczyk, jeden z organizatorów tej imprezy, startować będą po 3 zespoły na dwóch boiskach. Długość linek 13,27 m, 120 okrążeń. Maksymalny czas lotu 15 minut. (l)



30 ROCZNICA CHIŃSKIEJ ARMII LUDOWEJ

Dnia 1 sierpnia br. minęła 30 rocznica powstania Ludowo-Wyzwoleńczej Armii Chińskiej Republiki Ludowej. Rocznicę tę uroczyście obchodzono również w naszym kraju. W Warszawie odbyła się z tej okazji akademia, a we wszystkich jednostkach Wojska Polskiego odbywają się odczyty i pogadanki poświęcone bohaterskiej Armii Chin Ludowych. Na zdjęciu: Młodszy lejtenant Chuan Czżen-chun (drugi z lewej), przodownik w strzelaniu do latających celów, dzieli się doświadczeniami ze swymi towarzyszami broni.

Foto: WAF

VI Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów

28 lipca br. o godz. 14.00 ponad 30 tysięcy młodzieży 122 krajów z różnych zakątków świata rozpoczęło w Moskwie swoje wielkie spotkanie. Otwarcie Festiwalu odbyło się na jednym z największych stadionów świata na Łużnikach. Przywitanie jakie zgotowali mieszkańcy Moskwy i innych miejscowości Związku Radzieckiego (na trasie pochodu było ponad 2 miliony osób) delegacjom festiwalowym, opóźniło uroczystość otwarcia Festiwalu ponad godzinę. Jak już informowaliśmy na Festiwalu są dwaj polscy modelarze, którzy wezmą udział w pokazach małego lotnictwa.

NOWE ZADANIA PERSONELU TECHNICZNEGO AEROKLUBU PRL

25 lipca br. Dział Techniczny Aeroklubu PRL zorganizował odprawę szefów technicznych wszystkich ośrodków lotnictwa sportowego w Polsce. Celem odprawy było omówienie trudnej sytuacji sprzętowej aeroklubów i szkół oraz znalezienie środków zaradczych. Nowe — w rzeczywistości dawniej stosowane lecz w ostatnich latach zarzucone — zadania personelu technicznego będą polegały przede wszystkim na wykonywaniu napraw i remontów sprzętu na skutek czego ulegną zmianie obowiązki instruktorów. W związku z tym przy każdym aeroklubie i szkole powinien znajdować się warsztat naprawczy, w którym będzie można szybciej i taniej przygotowywać do lotów zarówno szybowce jak i samoloty.

Star.

AEROKLUB PRL WYDAJE BIULETYN INFORMACYJNY

W połowie lipca wydany został pierwszy numer Biuletynu Informacyjnego Aeroklubu PRL. Obejmuje on 10 stron druku powielaczowego i zawiera ważniejsze uchwały Prezydium Aeroklubu PRL z czerwca. Poza uchwałami Prezydium podanymi w pełnym tekście, Biuletyn Informacyjny Nr 1 zawiera notatki o przeprowadzonych zawodach krajowych modelarskich i szybowcowych oraz inne informacje bieżące.

Biuletyn redaguje i wydaje Biuro Aeroklubu PRL — jak głosi klauzula na pierwszej stronie: „na prawach rękopisu do użytku służbowego". Jest on więc przeznaczony dla aeroklubów regionalnych, z zadaniem informowania Zarządów Aeroklubów, ich członków i pracowników o aktualnych poczynaniach i zamierzeniach Aeroklubu PRL.

Fakt ukazania się Biuletynu Informacyjnego odnotowujemy z zadowoleniem. Tego rodzaju publikacja jest niewątpliwie bardzo potrzebna i pożyteczna, przy czym wydaje się celowe rozszerzenie w przyszłości jej przeznaczenia, np. jako materiał informacyjny dla prasy".

Nowy dyrektor biura APRL

PO pierwszym, półrocznym okresie działalności reaktywowanego Aeroklubu PRL, Zarząd Aeroklubu przystępuje obecnie do analitycznej oceny swej działalności. Jednym z pierwszych wyników tej oceny jest stwierdzenie, że wobec stale wzrastających — zarówno ilościowo, jak i gatunkowo — zadań Aeroklubu PRL, konieczne jest wzmożenie operatywności Biura Aeroklubu PRL, a co za tym idzie poszerzenie i organizacyjne wzmocnienie jego kierownictwa. Temat ten był przedmiotem obrad jednego z ostatnich posiedzeń Prezydium Aeroklubu PRL, na którym powzięto uchwałę o utworzeniu etatu wicedyrektora Biura Aeroklubu PRL z jednoczesnym powierzeniem tego stanowiska mjr. Jerzemu Świątkowi, który dotychczas sprawował funkcję dyrektora. Równocześnie korzystając z możliwości oddelegowania do pracy w Aeroklubie PRL ppłk. Marcina Monisa z Dowództwa Wojsk Lotniczych, Zarząd APRL postanowił powierzyć z dniem 1 sierpnia funkcję dyrektora ppłk. Monisowi. Co do ewentualnych innych zmian w dotychczasowej strukturze organizacyjnej Biura Aeroklubu PRL dyskusja jest jeszcze w toku.

W uchwale podjętej na temat poszerzenia kierownictwa Biura APRL, Zarząd wyraził podziękowanie mjr. Świątkowi za jego dotychczasową, ofiarną pracę na stanowisku dyrektora Biura, podkreślając, że była to praca w najtrudniejszym okresie początkowej organizacji reaktywowanego Aeroklubu PRL.

„333"

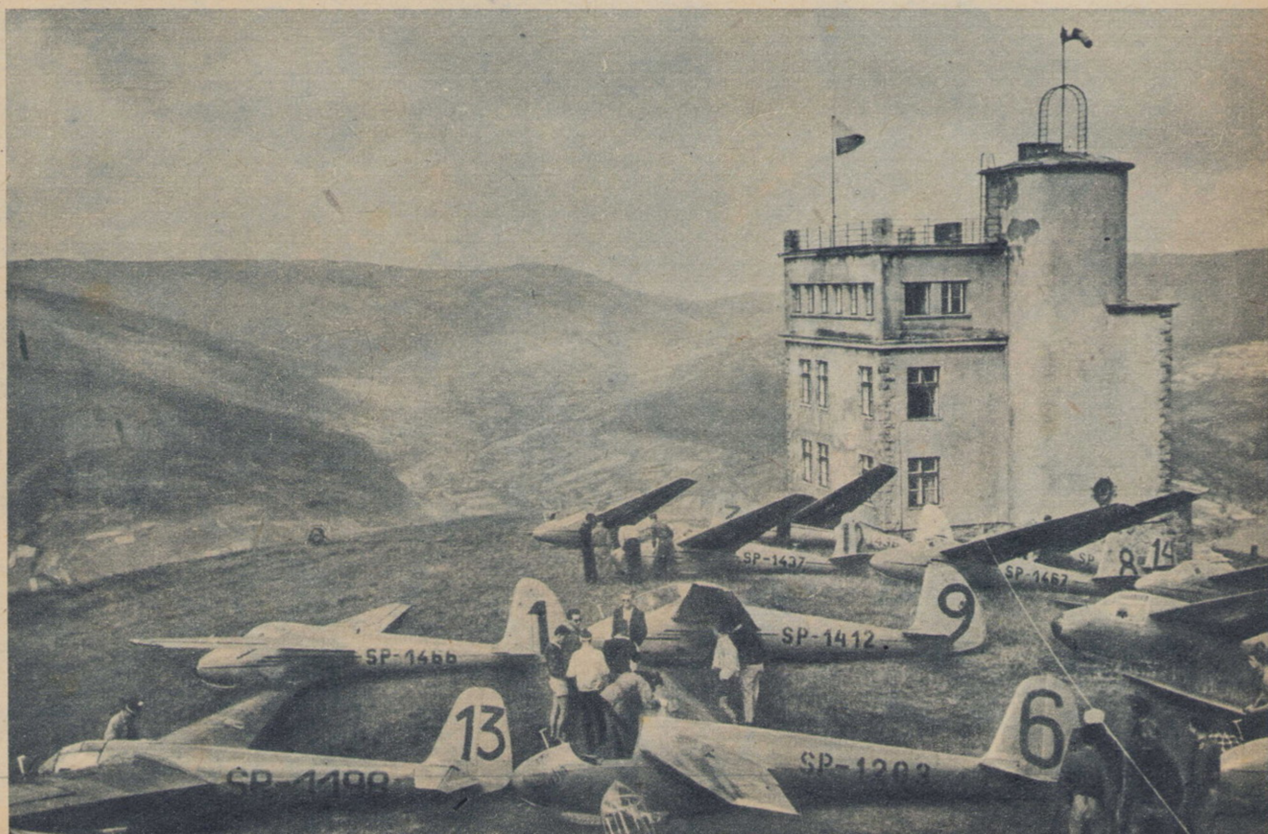
JUNIORZY NA ŻARZE

PRZY kapryśnej pogodzie i w niełatwych warunkach meteo rozegrano na Żarze III i IV konkurencję Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów. Jako trzecia: prędkościowy przelot docelowy do Krakowa — odległość 70 km, jako czwarta: prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie: Żar — Aleksandrowice — Żar (35 km). W docelówce do Krakowa zwyciężył Józef Misiek z Poznania przed Ścierą, Gawęckim, Batogiem i Dąbkiem. Po III konkurencjach prowadził nadal Jan Gawęcki z Warszawy — 2 953 pkt, przed Dąbkiem — 2 226 pkt, Jóźwiakiem — 1 507 pkt, Kurpielą — 1 389 pkt i Turskim — 1 298 pkt.

W momencie otrzymania meldunku nie były jeszcze znane wyniki IV konkurencji. Jednakże wg. pobieżnych obliczeń Gawęcki, który jako jeden z nielicznych ukończył przelot Żar—Aleksandrowice—Żar, utrzymał się z całą pewnością na czołowym miejscu w klasyfikacji ogólnej mistrzostw.

Pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, które zmuszają do „wykradania" pogodzie niemal pojedynczych godzin na przeprowadzenie lotów, kierownictwo mistrzostw ma nadzieję rozegrać przed ich zakończeniem jeszcze dwie konkurencje.

Foto: B. Koszewski



SZWAJCARSKI BOJKOT LESZNA

Na wniosek komisji szybowcowej Aeroklubu Szwajcarskiego kierownictwo AeCS powzięło decyzję rezygnacji z udziału w szybowcowych mistrzostwach świata w Lesznie w r. 1958. Jak podaje oficjalny komunikat, krok ten podyktowany został tymi samymi przyczynami, dla których poprzednio Szwajcaria wycofała się z udziału w międzynarodowych mistrzostwach modelarskich w Czechosłowacji. Krótko mówiąc chodzi tu o bojkot o podłożu politycznym.

Decyzja AeCS zapadła z końcem maja br., a poprzedził ją znamienny artykuł („Zwei grosse Fragenzeichen") na łamach miesięcznika „Aero-Revue", organu Aeroklubu Szwajcarskiego. Autor (bö) wyraził w nim przekonanie, że powierzenie Polsce organizacji mistrzostw było pociągnięciem co najmniej ryzykownym, gdyż:

1. Sytuacja polityczna na Wschodzie (tj. także w Polsce) nie jest dość pewna i mogą tam zajść zmiany, które uniemożliwią przeprowadzenie takiej imprezy.
2. Brak gwarancji, czy do Polski będą mogły przyjechać ekipy takich państw jak USA czy Hiszpania. „Może się np. zdarzyć" — pisze p. bö — że mistrz świata Mac Cready nie będzie mógł przyjechać do Leszna, aby bronić swego tytułu".
3. Brak gwarancji dla pilotów w przypadku przekroczenia wschodniej granicy Polski. „Czy aby nie będą wracali via Syberia?" — zastanawia się p. bö!
4. Z punktu widzenia Aeroklubu Szwajcarskiego wyjazd ekipy do Polski byłby trudny do realizacji, gdyż społeczeństwo nie udzieli na taką wyprawę poparcia finansowego.

I tak dalej, i tak dalej. Zaś między wierszami artykułu wije się nuta dezaprobaty dla przewodniczącego Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI p. Gehrigera, który na posiedzeniu w Paryżu zdecydowanie poparł wniosek proponujący przeprowadzenie mistrzostw w Lesznie. Warto wiedzieć, że p. Gehriger był poprzednio przez szereg lat sekretarzem generalnym AeCS i ustąpił z tego stanowiska na skutek pewnego rodzaju „przesilenia" w zarządzie klubu. Wydaje się, że przeciwnicy klubowi p. Gehrigera nie poprzestali na tym, krytykując obecnie jego działalność na terenie FAI.

„Aero Revue" jest — jak wiadomo — oficjalnym organem międzynarodowej organizacji naukowej szybownictwa, OSTIV. Z tej choćby racji od redakcji można by oczekiwać bezstronności i naświetlenia międzynarodowych problemów szybownictwa niekoniecznie tylko z własnego (szwajcarskiego) punktu widzenia. Niestety, redakcja odmówiła zamieszczenia repliki autora polskiego na wywody p. bö, jako „nieaktualnej już dla czytelnika szwajcarskiego"...

Tymczasem numer 7/57 „Aero Revue" przynosi nową niespodziankę. W artykule opisującym tegoroczny obóz eliminacyjny szybowników w Bern-Belpmoos autor (st) proponuje ożywić przebieg tej imprezy w roku przyszłym przez zaproszenie czołowych pilotów z państw, które — tak jak Szwajcaria — nie zechcą wysłać swych ekip do Leszna. „Zależy to tylko od finansów" — konkluduje p. st. To znaczy od tych franków, które podobno tak trudno byłoby zdobyć na wyjazd reprezentacji szwajcarskiej do Polski...

Co tu owijać w bawełnę: był czas, że i my przez szereg lat dąsaliśmy się „politycznie" na organizatorów mistrzostw świata i z tego powodu nie braliśmy w nich udziału. W r. 1954 próbowaliśmy powetować to sobie, organizując niemal w przeddzień mistrzostw w Camphill międzynarodowe zawody w Lesznie. Te metody (właściwe dla okresu o którym na szczęście mówimy dziś w czasie przeszłym) nie zaszkodziły nikomu, chyba tylko nam samym. Nie trudno przewidzieć, komu zaszkodzi nieobecność Szwajcarów w Lesznie. „Karawana idzie dalej" — jak mówi przysłowie...

Byłem w Szwajcarii lat temu równo 10 — wówczas ekipa polska znalazła tam mnóstwo sympatyków i szczerych przyjaciół. Nie dzieliło nas nic, łączyło wspólne umiłowanie szybownictwa. Gdy ja upajałem się pięknem lotu alpejskiego, oni tęsknili do nieograniczonych szlaków przelotowych polskiego nieba. Toteż wiadomość o szwajcarskim bojkocie Leszna brzmi dziś dla mnie jak przykry dysonans na tle tych wspomnień. Wierzyć się nie chce, że tego rodzaju idee i akcje rodzić się mogą w pół roku po polskim Październiku, w państwie tak wysoko ceniącym swą neutralność. W dodatku wśród lotników. A może tylko... przy zielonym stole?

ADAM ZIENTEK

„PIĘĆSETKI" — NIE TYLKO W POLSCE

Kilkanaście diamentowych przelotów 500 km, wykonanych z naszych lotnisk w miesiącach maju i czerwcu, napawa nas słuszną dumą. Okazuje się jednak, że także w innych krajach Europy szybownicy mogą się pochwalić pięknymi wynikami — w paru przypadkach nawet lepszymi od naszych.

„Skrzydlata" doniosła już o rekordowym przelocie otwartym długości 740 km, jaki wykonał szybownik francuski Lacheny podczas holenderskich mistrzostw szybowcowych w Arnhem. Prawie jednocześnie szybowisko francuskie Pont St-Vincent święciło swój wielki dzień: 11 pilotów przeleciało ponad 400 km, w tym Bouillet 640 km, Huertas 630 km. Barbera 615 km. Nowe rekordy Francji ustalili: Fonteilles — przelot otwarty na szybowcu dwumiejscowym „Breguet 904" (520 km), Barbera — trójkąt 300 km (57,4 km/h) oraz Marcelle Choisnet-Gohard na polskim „Bocianie" — trójkąt 200 km (51,5 km/h, rekord kobiecy). Pani Gohard wykonała ponadto przelot otwarty 545 km również na „Bocianie".

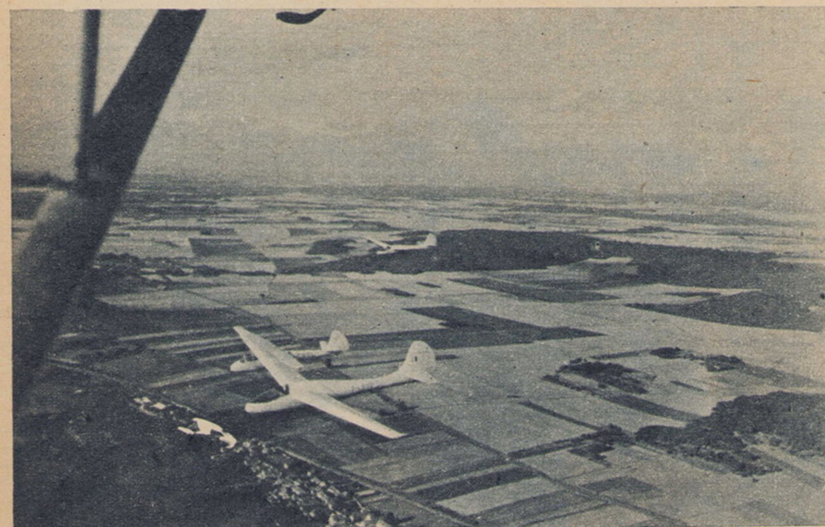
Dwie „pięćsetki" wykonano również w NRF: piloci Hoffmann i Müller uzyskali w przelocie otwartym odległość ponad 600 km, lądując we Francji. Są to najdłuższe przeloty, jakie wykonano kiedykolwiek na terytorium Niemiec. We Francji lądowali również nowi rekordziści belgijscy: Meulemans (przelot otwarty Namur — Nantes, 570 km) i d'Otreppe (docel Namur — Anger, 515 km).

Do najpiękniejszych osiągnięć należy przelot docelowo - powrotny 2 × 261 km, jaki wykonał czechosłowacki szybownik Vladislav Zejda na szybowcu „Demant" w czasie tegorocznych mistrzostw CSR we Vrchlabi. Wynik jego jest nowym rekordem świata — poprzedni (2 × 250 km) należał do Amerykanina Maxey'a*).

A. Z.

*) *Na marginesie tego wyczynu warto przypomnieć, że także nasi piloci wielokrotnie atakowali rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym. Najbliższym sukcesu był Kopernok, który na zwykłej „Musze-ter" próbował szczęścia na trasie Mysłowice — Leszno — Mysłowice, 2 × 258 km. Było to w roku 1954, rekord świata wynosił wówczas 2 × 209,5 km. Kopernokowi zabrakło wprawdzie kilkunastu kilometrów do przebycia całej trasy, uzyskał on jednak diament za przelot 500 km na trasie docelowo-powrotnej, co było pierwszym tego rodzaju wyczynem na świecie.*

Szybownicy francuscy podczas przelotu zespołowego. Na pierwszym planie jednomiejscowy szybowiec wysokowyczynowy Breguet Br-901.





DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

W SPRAWIE RADIOSTACJI POZNAŃSKIEJ

Czytałem w kilku kolejnych numerach „SP" (Nr 14—19) artykuł mgr inż. Wiktora Leji pt. „Wczoraj, Dziś i Jutro Polskiej Komunikacji Lotniczej", w którym autor opisuje stan obecny naszego lotnictwa komunikacyjnego oraz projekty rozwoju na najbliższy okres. Nas, poznaniaków, interesuje problem rozbudowy lotniska w Poznaniu.

Wiadomo nam z prasy codziennej (Gazeta Poznańska, styczeń br.), że w Poznaniu ma być założone lotnisko zapasowe dla komunikacji międzynarodowej. Decyzja ta została powzięta prawdopodobnie z następujących względów: bardzo dogodne warunki terenowe obecnego lotniska, umożliwiające dalszą rozbudowę bieżni, geograficzne położenie Poznania w pobliżu przebiegu tras międzynarodowych linii lotniczych oraz w dużym stopniu — wzmożony ruch pasażerski zza granicy w okresie Międzynarodowych Targów Poznańskich.

XXVI MTP wykazały, że lotnisko w Poznaniu zdało pod tym względem egzamin „na piątkę". Lądowały w tym okresie samoloty niewidziane dotąd w Poznaniu (a przynajmniej widziane bardzo rzadko) typu DC-4, DC-6, Constellation, Scandia, C-82 itp. Samoloty lądowały lub startowały niejednokrotnie w odstępach 15-minutowych. Na lotnisko w Poznaniu kierowany był nie tylko ruch pasażerski, ale i towarowy. Powszechnie wiadomo, że eksponaty dla pawilonu USA w 80% dostarczone zostały do Poznania drogą powietrzną (na samolotach typu Fairchild C-82 „Packet").

Przystosowanie lotniska na stałe dla komunikacji międzynarodowej wymaga m. in. rozbudowy i wyposażenia portu w urządzenia radiokomunikacji, radionawigacji, radiolokacji i związaną z tym rozbudowę sieci anten dla radiolatarni lub systemu ILS.

W styczniu prasa doniosła, że na ten cel ma być wykorzystana nieczynna radiostacja Centralnego Zarządu Radiostacji przy ul. Świerczewskiego w Poznaniu. Niestety, do dnia dzisiejszego dyrektor poznańskiego oddziału PLL „Lot" rozkłada ręce, ponieważ o tych sprawach decyduje wyłącznie „Warszawa" (kiedyś mówiono coś o tzw. „decentralizacji"). Należy zaznaczyć, że radiostacja ta posiada szczególnie dogodne warunki właśnie dla celów „Lotu". Leży w prostej linii z pasem startowym w odległości ok. 2 km od lotniska. Właściwość tę wykorzystywali dawniej radiooperatorzy pokładowi, którzy przy przelotach do Poznania „dostrajali się" do programu rozgłośni poznańskiej i z zamkniętymi oczami trafiali na lotnisko w Poznaniu. Poza tym radiostacja znajduje się niedaleko centrum miasta, a mimo to z dala od zakłóceń przemysłowych (do niedawna była eksploatowana przez Polskie Radio).

Na terenie radiostacji znajduje się wolnostojący stalowy maszt antenowy wysokości ok. 45—50 m. Jest tam również wystarczająco dużo miejsca do dalszej rozbudowy sieci antenowych. W budynku znajduje się stacja transformatorowa, zapewniająca dwustronne zasilanie.

W sprawie przejęcia tej radiostacji czynił starania w Dyrekcji PLL „Lot" — inż. Duszyński — zawiadowca portu lotniczego w Poznaniu oraz inż. Kowalik — szef służby łączności PLL „Lot", o czym mgr inż. W. Leja — jako naczelny inżynier PLL „Lot" — jest na pewno poinformowany. Sprawa tej radiostacji jest obecnie szczególnie aktualna, gdyż Centralny Zarząd Radiostacji ma zamiar maszt zlikwidować, a teren przekazać władzom administracyjnym. Obecnie PLL „Lot" mógłby urządzenia te osiągnąć kosztem kilkuset złotych dzierżawy miesięcznej, za rok lub dwa będzie musiał budować kosztem milionów złotych. Wobec powyższego, w imię oszczędności wspólnego dobra, proszę „Skrzydlatą Polskę", o zwrócenie uwagi PLL „Lot" na tracone możliwości.

MAREK Z POZNANIA

III MSPJ

ROZMAITOŚCI z MISTRZOSTW



„Czytajmy regulamin" — przypominał kilkakrotnie na każdym posiedzeniu komisji sędziowskiej jej przewodniczący — inż. Witold Rychter (pierwszy z prawej). Dalej siedzą: Adam Flis — kierownik komisji sportowej, inż. Wiktor Leja i inż. Hoffa.

UROCZYSTOŚĆ otwarcia była zupełnie niepodobna do wszystkich innych zawodów, imprez czy mistrzostw jakie miały miejsce w Polsce po roku 1945. W godzinach popołudniowych 18 zawodników wraz z towarzyszami stanęło pod masztem flagowym, obok członkowie komisji sędziowskiej, dalej pracownicy aeroklubu — gospodarze mistrzostw. Skromna ilość osób (wyłącznie osoby obsługujące mistrzostwa) niepokoiła mnie czy mistrzostwa zdoła się sprawnie przeprowadzić. Nieobecność gości pogłębiała mój niepokój swoim kontrastem z niedawną uroczystością otwarcia Szybowcowych Mistrzostw Polski. W rozmyślaniu niedzielnego wieczoru zastanawiałem się dlaczego nasz sport samolotowy o tak pięknej i bogatej tradycji, mimo kilkakrotnych prób ożywienia w latach powojennych, ciągle nie ma warunków do rozwoju.

O

Wkład pracy komisji sędziowskiej był jednym z zasadniczych czynników, które postawiły mistrzostwa na tak wysokim poziomie. Przewodniczący komisji inż. Witold Rychter, entuzjasta lotnictwa, czynny i znany pilot sportowy przed wojną, niedopuszczony do lotów przez niesławną komisję weryfikacyjną, obecnie powrócił do lotnictwa dając swą pracą na mistrzostwach lekcję poglądową wszystkim tym, którzy mogliby swoim czynnym udziałem dźwignąć sport samolotowy na należne mu miejsce. Lekcją taką była również praca w komisji sędziowskiej inż. Wiktora Leji, wicedyrektora PLL „Lot", znanego wszystkim aktywnego działacza lotniczego, który urlop wypoczynkowy zamienił na trudną pracę na lotnisku.

O

Mistrzostwa nie przebiegały jednak zawsze w spokojnej i miłej atmosferze. 9 lipca otrzymano prognozę pogody na trasę Ostrów—Toruń—Gdańsk z Biura Pogody we Wrocławiu, która przewidywała pogodę wyżową, pogodnie lub dość pogodnie, widzialność 7—15 km, podstawę chmur — 2 000 m. Kierownictwo zarządziło start na godzinę 8.00. Pogoda rzeczywista, jaką zawodnicy spotkali na trasie Słupca — Toruń od godziny 9.45 do godziny 13.00, różniła się od podanej tym, że widzialność pozioma wynosiła 2 km, miejscami poniżej 1 km, a podstawa chmur niskich (o których komunikat nic nie mówił) na wysokości 20 do 50 m. Warunki jakie zawodnicy spotkali były dla nich samych egzaminem dojrzałości pilotażowej, dla kierownictwa zaś dowodem lekkomyślności tych, którzy narazili 36 ludzi na poważne niebezpieczeństwo, zagrażające życiu. PIHM chyba wyciągnie z tego odpowiednie wnioski i w przyszłości lotnictwo sportowe będzie otrzymywało komunikaty gwarantujące prawdziwość danych.

O

Coraz częściej zdarzają się nieporozumienia w pracy dyspozytorów w sprawach przelotów samolotów sportowych po trasach. Lot okrężny potwierdził to. Mimo że trasa Ostrów — Toruń — Gdańsk — Poznań — Ostrów była zamówiona i przyjęta przez dyspozytora, kierownictwo spotkało się w Toruniu i Gdańsku z faktem zabronienia startu na dalszy odcinek lotu, bez podania powodu odmowy. Sytuację operacyjną ratował kierownik mistrzostw — mjr Leszek, który staczał formalne zapasy ze słuchawką w ręku łącząc się z wszystkimi możliwymi instytucjami, które mogą decydować w tej sprawie. Dopełnieniem tych trudności była słaba łączność.

O

Pokonano szereg trudności m. in. wynikających z niejasno sprecyzowanego regulaminu. Musi on ulec zdecydowanej zmianie. Trudno także nie wspomnieć o sprzęcie na jakim startowały załogi. Był to sprzęt, na którym nie da się więcej osiągnąć od tego co już osiągnięto i który nie wpływa na podnoszenie ani kwalifikacji zawodników ani też osiągów sportowych. Obecny na zakończeniu sekretarz generalny APRL ob. T. Rejniak w ciepłych słowach przemówił do zawodników i zapowiedział, że następne mistrzostwa juniorów odbędą się na nowym sprzęcie samolotowym. Wierzymy wszyscy, że zapowiedź ta stanie się rzeczywistością.

A. F.

KORESPONDENT „SKRZYDLATEJ POLSKI" MISTRZEM SAMOLOTOWYM POLSKI JUNIORÓW

UWAŻNYM Czytelnikom naszego tygodnika znane jest nazwisko Tadeusza Kaczmarka, jednego z bardziej aktywnych współpracowników „Skrzydlatej". Jego pierwsze „korespondencyjne" kontakty z redakcją sięgają jeszcze 1952 roku. Dlatego z tym większą przyjemnością notujemy fakt, że w dniu 12 lipca br. zdobył on zaszczytny tytuł Mistrza Samolotowego Polski Juniorów.



Tadeusz Kaczmarek

Tadeusz Kaczmarek trzykrotnie już brał udział w mistrzostwach. Zdobycie tytułu nie jest zatem przypadkowe, lecz poparte rzetelną pracą, wzrostem doświadczenia i dużymi kwalifikacjami pilotażowymi. W roku 1955, kiedy to po raz pierwszy startował w MSPJ na lotnisku warszawskim, zajął 14 miejsce. W roku ubiegłym w Gliwicach uplasował się na dalekiej 25 pozycji. W jednej z konkurencji przedstawia on jednak od początku niewątpliwie dużą klasę zawodnika. Jest to start na bramkę i lądowanie w prostokącie. W konkurencji tej dwa lata temu uzyskał pierwsze miejsce, w ubiegłym roku — w Gliwicach — drugie, a w tym roku znów pierwsze. Ponadto w ostatnich mistrzostwach powiększył ilość wygranych konkurencji do dwóch, zwyciężając także w locie okrężnym, który jest najważniejszym sprawdzianem umiejętności pilota w nawigacji, celności zrzutów, obserwacji i spostrzegawczości oraz regularności w prędkościach przelotowych.

Kaczmarek ma teraz 24 lata. Lotnictwem zainteresował się będąc uczniem Liceum Mechanicznego w Poznaniu, przy którym młodzież utworzyła koło lotnicze. Został jego członkiem. Ambicje jego sięgały jednak dalej. W 1951 roku został uczestnikiem kursu szybowcowego w Rzadkowie k. Chodzieży i w tym samym roku otrzymał III klasę pilota szybowcowego. Odtąd lotnictwo zawładnęło nim bez reszty. Uczęszczając do szkoły średniej, a później na Wydział Mechaniczny Politechniki Poznańskiej, należy do grona pilnych treningowców Aeroklubu Poznańskiego. Wkrótce nie wystarczają mu już szybowce. Zaczyna latać także na samolotach. Trzecią klasę pilota samolotowego zdobywa w 1952 roku, a w następnym zostaje skierowany do Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu na kurs instruktorski. Wyniki kursu są pomyślne. Od tamtej pory do roku ubiegłego pracując u „Cegielskiego" i studiując latał w aeroklubie i szkolił społecznie swych kolegów.

W zeszłym roku Tadeusz Kaczmarek rozpoczął pracę w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie, początkowo jako instruktor samolotowy, a po uzyskaniu uprawnień także jako instruktor szybowcowy. Wypełniając swe poważne obowiązki nie zapominał o podnoszeniu własnych kwalifikacji, w czym bardzo mu pomagał b. kierownik Szkoły który zaledwie miesiąc temu tak tragicznie zginął — Edward Adamski. Dzięki swej pilności i pracowitości Tadeusz posiada obecnie drugą klasę pilota i instruktora zarówno w szybownictwie jak i w sporcie samolotowym. W tym roku powiększył on także grono pilotów posiadających Złote Odznaki Szybowcowe. Łącznie na samolotach i szybowcach wylatał dotychczas ok 900 godzin.

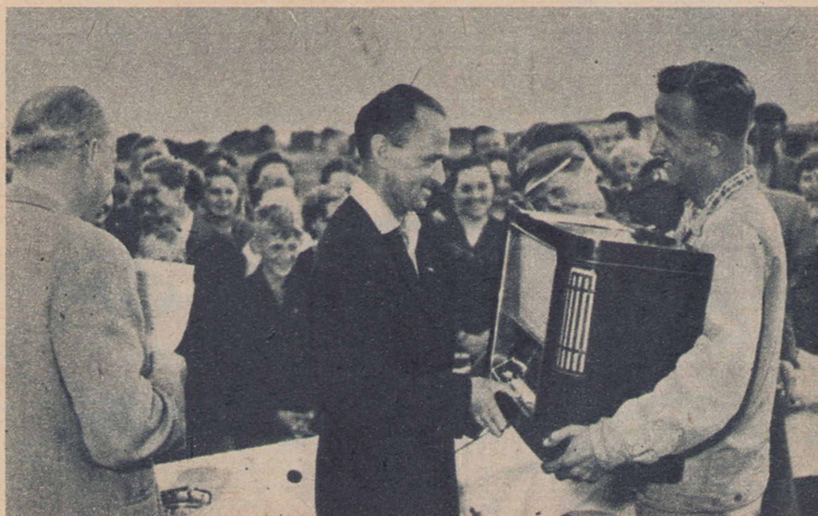
Mistrz Polski opuszczając na swym CSS-ie Ostrów z trudnością (i pieczołowitością!) ulokował w jego kabinie zdobyte w ciężkiej walce trofea: wielolampowy aparat radiowy z magicznym okiem i klawiszami(!) o nazwie „Berolina", puchar srebrny i skórzaną teczkę „aktówkę".

Życzymy mu jeszcze wiele pięknych sukcesów.

JERZY STAROŃ

Sekretarz generalny Aeroklubu PRL — Tadeusz Rejniak wręcza pierwszą nagrodę — aparat „Berolina" — mistrzowi Polski juniorów, Tadeuszowi Kaczmarkowi.

Foto: B. Koszewski (3)



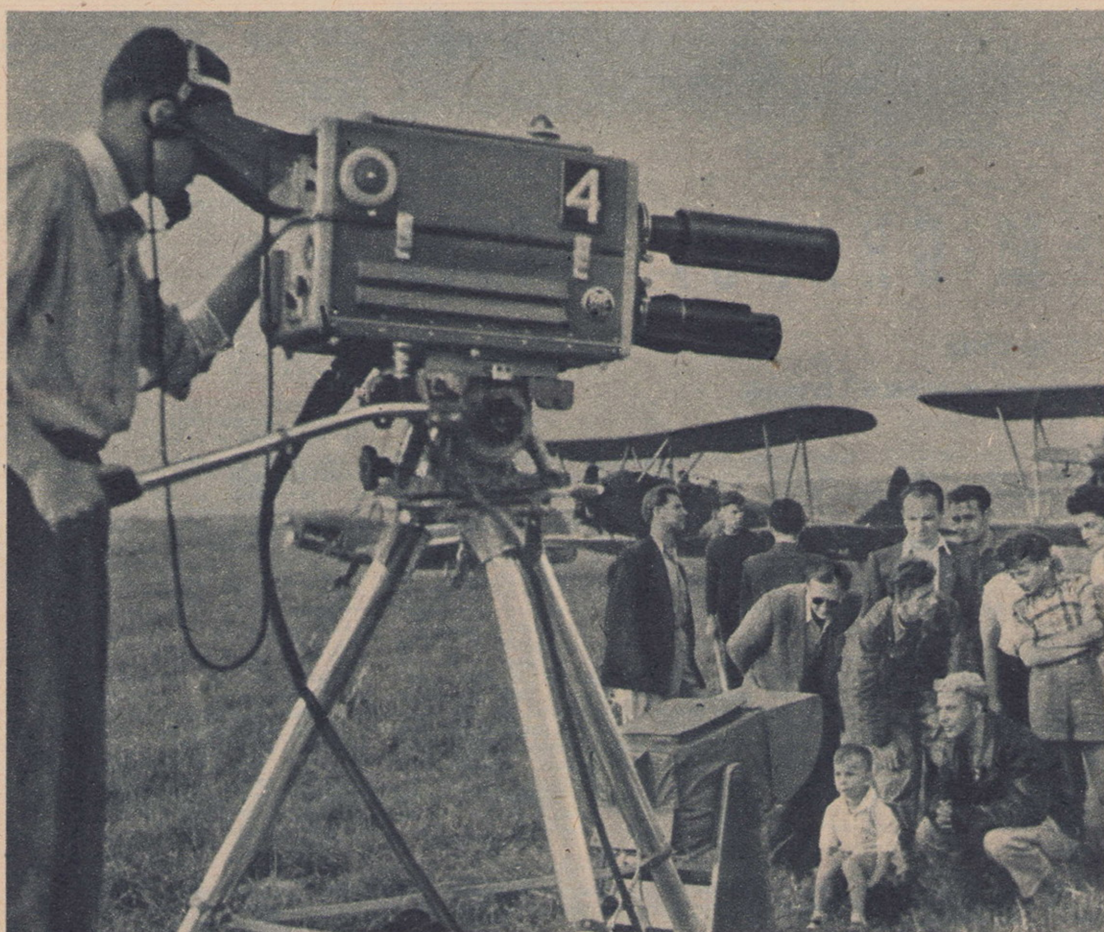
TELEWIZJA NA LOTNISKU AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

Wszystkie zdjęcia: B. KOSZEWSKI



Przed chwilą telewidzowie podziwiali akrobację wykonaną na samolocie Zlin-26 przez instruktora Polikarpa Adamca (stoi w kombinezonie). Po wylądowaniu — pod „obstrzałem" kamer telewizyjnych — opowiedział on o wrażeniach z lotu red. Stanisławowi Cześnikowi (z mikrofonem).

19 lipca o godzinie 19.00 rozpoczął się pierwszy program telewizyjny z lotniska Aeroklubu Warszawskiego. Telewidzowie zobaczyli jak przebiega normalny dzień pracy lotników sportowych. W jednogodzinnym programie zmieszczono wszystkie najważniejsze czynności, które codziennie powtarzają się. Na zdjęciu przy kamerze — operator Edward Maciaszek. W głębi: na ekranie kontrolnego apartu telewizyjnego można było obejrzeć cały program, toteż był on oblegany przez... przygodnych telewidzów z lotniska.





Oprócz samochodu (angielski — Pye) i dwóch kamer widocznych na tym zdjęciu, Telewizyjna Służba Sprawozdawcza była wyposażona jeszcze w trzecią kamerę (stała obok „kwadratu"), aparat kontrolny i urządzenia pomocnicze.



Wiceprezes aeroklubu — Jerzy Pomianowski (z prawej) demonstrował lot z pasażerką na „Bocianie". Tak jak i innym pilotom i jemu przypadło w udziale opowiedzieć o swych wrażeniach. Dalej stoją: szef wyszkolenia aeroklubu — Zdzisław Dudzik i red. S. Cześnik.

W ELBLĄGU POWSTAŁA FILIA AEROKLUBU GDAŃSKIEGO

TRUDNO byłoby powiedzieć, że LPŻ źle pracuje w Elblągu. I jeśli mogę mieć do tej organizacji pretensję to dlatego, że mimo sprzyjających warunków nie zwrócono żadnej uwagi na rozwój sportu lotniczego.

Mam tu na myśli rozległe, a zupełnie dotychczas niewykorzystane lotnisko wraz z obszernymi zabudowaniami oraz dobre warunki termiczne. Dalszym argumentem, najsilniej przemawiającym, jest duża ilość młodzieży szkolnej skupionej w kilkunastu szkołach średnich i zawodowych oraz młodzieży pracującej. Jest także spora kadra pilotów samolotowych i szybowcowych, skoczków spadochronowych i mechaników, którzy po ukończeniu służby wojskowej w lotnictwie pozostali w Elblągu na stałe, względnie znają lotnictwo jeszcze sprzed lub z czasów wojny. Tak przedstawiają się możliwości rozwojowe powietrznego sportu, których przez okres 12 lat nie potrafiono — niestety — wykorzystać.

Przebywający w Elblągu od 1956 r. pilot i instruktor szybowcowy Edward Przybylski, odsunięty od latania w 1949 r. i obecnie zrehabilitowany, od dawna czynił starania, aby zorganizować aeroklub. Starania te dzięki poparciu miejscowych władz uwieńczone zostały pozytywnym skutkiem, ku olbrzymiej radości przyszłych pilotów. Elbląg będzie filią Aeroklubu Gdańskiego, która może już w niedalekiej przyszłości przekształci się w samodzielny ośrodek.

Na pierwszą wieść o możliwościach zorganizowania filii aeroklubu zgłosiło się do ob. Przybylskiego kilkuset młodych chłopców i dziewcząt oraz starzy piloci, którym w minionym okresie odebrano prawo latania. I od tego się zaczęło.

W dniu 26 kwietnia br. murawy elbląskiego lotniska dotknął kołami samolot Aeroklubu Gdańskiego, którym przylecieli prezes aeroklubu — ob. Jakubowski oraz szef wyszkolenia — Eugeniusz Wielgoszewski — obaj zresztą dawni uczniowie Edwarda Przybylskiego. Tego samego dnia w sali konferencyjnej Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, przy udziale przewodniczącego Prezydium ob. Mieczysława Tomaszewskiego, odbyło się pierwsze, organizacyjne zebranie koła lotniczego. Wybrano zarząd w skład którego weszli Edward Przybylski, inż. Adam Różycki i inni. Przeprowadzono zaraz także rejestrację nie tylko pragnącej latać młodzieży, ale i starych pilotów, nawigatorów, skoczków spadochronowych itp., którzy chcieli powrócić do lotnictwa.

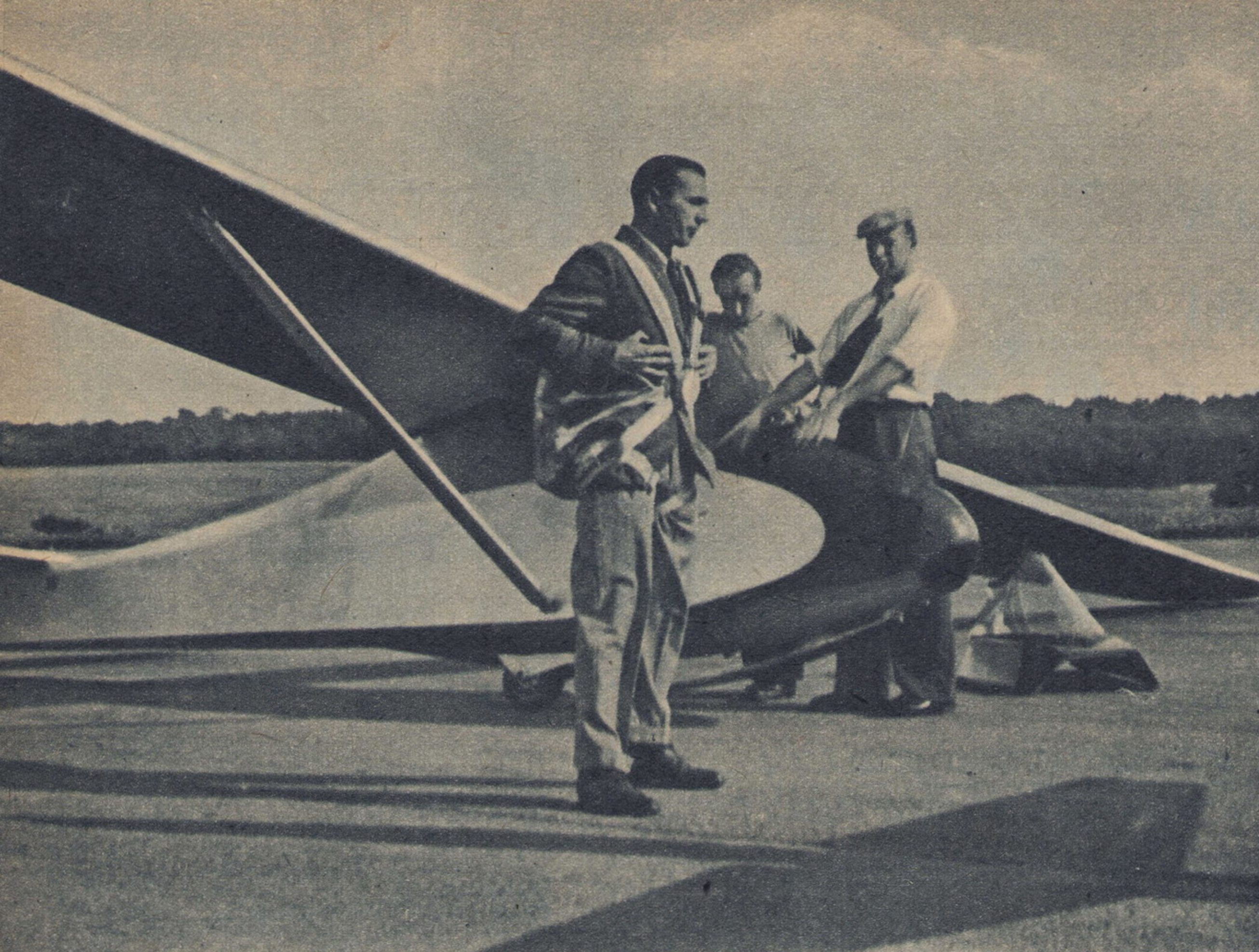
Na teoretyczny kurs szybowcowy zapisała się ponad setka dziewcząt i chłopców w wieku 16—18 lat, którzy od dnia 4 maja br. regularnie uczęszczają na normalne zajęcia prowadzone przez instruktorów Aeroklubu Gdańskiego. Instruktorzy ci okazali dla Elbląga wiele serca i zainteresowania. Po zakończeniu kursu teoretycznego odbędzie się egzamin oraz zostanie rozpoczęty kurs praktyczny. Po raz pierwszy w życiu młodzi adepci sztuki latania będą mogli zająć miejsce w szybowcu.

W taki sposób dokonano początku. Chodzi teraz o to, aby Elbląg — blisko 80-tysięczne miasto, otrzymał odpowiednią ilość sprzętu. Aeroklub w Gdańsku zadeklarował wyciągarkę, którą trzeba wyremontować i szybowce szkolne ABC. Jeżeli chodzi o sprzęt wyczynowy, to aeroklub dysponuje małą ilością szybowców tej kategorii i prawdopodobnie nie będzie mógł przekazać dla Elbląga ani jednej sztuki, co uniemożliwi przeprowadzanie treningów pilotom wyczynowym (obecnie jeżdżą do Gdańska lub Olsztyna)). Konieczną rzeczą zatem jest przydzielenie sprzętu wyczynowego przez Zarząd Aeroklubu PRL. Samolot ma przylatywać co kilka dni do Elbląga z Aeroklubu Gdańskiego.

A jakie są dalsze perspektywy rozwojowe Elbląga?

Poza filią aeroklubu, którą trzeba będzie w przyszłości wyodrębnić od Gdańska, warto by pomyśleć o wykorzystaniu istniejących na lotnisku zabudowań i uruchomić w nich wytwórnię sprzętu lotniczego względnie warsztatów naprawczych. I tym problemem powinien się zająć Zarząd Aeroklubu PRL.

JERZY KOLENDO



„Bezmiechowa" na starcie w Lasham.

SZYBOWNICY-EMIGRANCI LATAJĄ

J. B. CYNK

Korespondencja własna z Wielkiej Brytanii.

DNIA 15 października 1946 r. odbył się w Dunholme Lodge koło Lincoln zjazd polskich instruktorów i pilotów szybowcowych z W. Brytanii. Wobec decyzji rozwiązania jednostek Polskich Sił Zbrojnych, pozostających pod dowództwem brytyjskim, jednym z punktów obrad była dyskusja nad sposobami utrzymania tradycji lotniczych wśród Polaków pozostających poza Krajem. Kontynuacja latania, umożliwienie młodzieży praktycznej łączności z lotnictwem i ewentualnego szkolenia — były najżarliwiej rozpatrywanym problemem.

Wówczas to zrodziła się myśl stworzenia polskiego klubu szybowcowego. Pomysł wyglądał na szalony. Wiedziano bowiem doskonale, że niezbędne na ten cel fundusze uzyskać będzie można wyłącznie własnym wysiłkiem, bo ani państwo, ani żadna instytucja w W. Brytanii nie subsydiują szybownictwa. Zdawano sobie również sprawę, że nadchodząca demobilizacja i związane z nią kłopoty osobiste — szukanie pracy, mieszkania, urządzenie się na nowych miejscach — zadanie to niezmiernie utrudnią. Mimo to zdecydowano się klub utworzyć. W r. 1947 Polski Klub Szybowcowy został oficjalnie afiliowany do British Gliding Association (Brytyjski Związek Szybowcowy). Intensywne zabiegi o uzyskanie sprzętu, prowadzone z wdziękiem i uporem, którego nie powstydziliby się najwytrawniejsi dyplomaci, nie przynosiły niestety pożądanych rezultatów. Członkowie Klubu latali więc tymczasem na sprzęcie będącym własnością klubów angielskich, budząc niejednokrotnie uznanie swoją klasą i ambicją sportową.

Pamiętny wyczyn Zbigniewa Mikulskiego i Alfreda Grzegrzułki jest najlepszym przykładem ducha i zaciętości, jaka cechowała naszych szybowników. Wystartowali oni 28 sierpnia 1948 r. z szybowiska Long Mynd (Shropshire) na szybowcu dwumiejscowym Slingsby T-21, z zamiarem ustanowienia nowego polskiego narodowego rekordu długotrwałości lotu dla szybowców dwumiejscowych. Po przebyciu ponad 13 godzin w powietrzu zmuszeni byli do nocnego lądowania w przygodnym terenie, około 3 km od miejsca startu, bez świateł i żadnej pomocy. Niewiele ponad cztery godziny później (tyle trzeba było na przetransportowanie szybowca na lotnisko) wystartowali ponownie, utrzymując się tym razem przez 15 godzin 38 minut, zdobywając ostatecznie zamierzony rekord.

Pierwsze dwa lata istnienia Klubu były okresem ciężkiej próby. Ilość członków topniała bezustannie. Pozostała wreszcie nikła garstka upartych, którzy zacięli się i postanowili nie dać za wygraną, pomimo że sytuacja wyglądała beznadziejnie. Za główny cel działania postawiono sobie utrzymanie jak najściślejszych kontaktów z angielskimi przyjaciółmi przy równoczesnym dalszym zabieganiu o sprzęt. Na każdym walnym zebraniu British Gliding Association obecny był przedstawiciel Polskiego Klubu Szybowcowego i brał w nim żywy udział. Polityka ta dała wreszcie wyniki. Z końcem roku 1951 udało się zakupić za uzyskaną pożyczkę i częściowo za własne fundusze pierwszy szybowiec — Slingsby „Prefect".

Przy Surrey Gliding Club na lotnisku w Lasham, położonym ponad 85 km na południo-zachód od Londynu, ulokowała się baza Polskiego Klubu Szybowcowego. W dniu 17 maja 1952 r. szybowiec Klubu pilotowany przez Alfreda Grzegrzułkę dokonał pierwszego lotu, otwierając nową jaśniejszą kartę w historii garstki jedynych na świecie szybowników-emigrantów. Teraz Polacy zaczęli latać „naprawdę". Był przecież własny szybowiec, który przyciągał jak magnes, budził zainteresowanie. Ilość wykonywanych lotów zaczęła wzrastać z roku na rok. Stan posiadania Klubu powiększał się stale. W 1956 r. liczba lotów przekroczyła 350. W końcu 1956 r. zakupiono drugi szybowiec — Eon „Olympia", otwierający przed szybownikami Klubu perspektywy lepszych osiągnięć.

Operując z Lasham, Klub wykonał dotąd około 2 000 lotów, z czego około 1.400 na własnym sprzęcie, resztę zaś na sprzęcie klubów angielskich. Maksymalne osiągi na własnym „Prefekcie": długotrwałość nad terenem płaskim — 3 godziny 15 minut, przewyższenie — 1 780 m, przelot otwarty — 105 km. Z wprowadzeniem „Olympii", wiosną bieżącego roku, wszystkie te wyniki zostały już poprawione.

Niejeden z szybowników w Kraju, czytając te „osiągi", uśmiecha się może z pobłażaniem. Cóż te bardzo skromne wyniki znaczą w porównaniu ze znakomitymi wyczynami pilotów w Polsce, z „diamentami", sypiącymi się niemal co miesiąc? Nie można jednak cyfr porównywać bezwzględnie. Warunki w jakich pracują szybownicy polscy w W. Brytanii są bardzo ciężkie z wielu przyczyn i krańcowo różne od warunków w Kraju. Przede wszystkim „Prefect", jakim dotychczas rozporządzano, jest maszyną treningową, a nie wyczynową. Wraz z przybyciem „Olympii" poprawiły się osiągi. Dalej, latanie odbywa się wyłącznie w sezonie letnim — mniej więcej od kwietnia do października włącznie i to tylko week-end'ami (sobota i niedziela).

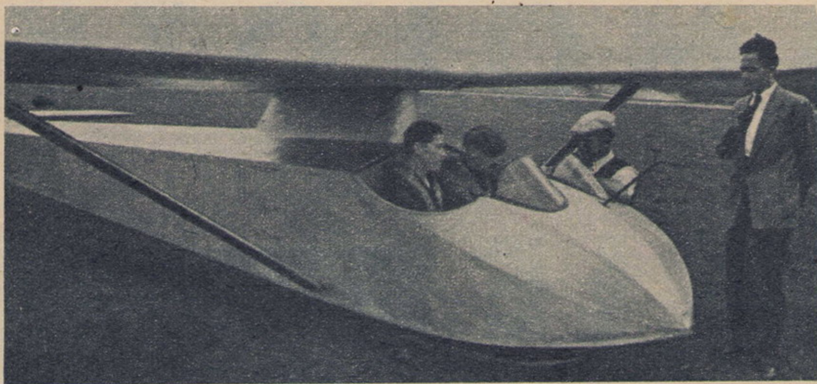
Do tych poważnych już ograniczeń dochodzi jeszcze jedno, będące zresztą prawdziwą plagą szybowników w W. Brytanii, mianowicie pogoda. Pogoda, którą rodowici mieszkańcy wyspy klną z cicha z beznamiętnym sarkazmem, a Polacy głośno, siarczyście i dosadnie, redukuje ilość dni żaglowych bardzo poważnie. Lotów w chmurach nie praktykuje się, ze względu na brak odpowiedniego wyposażenia szybowców i wynikające stąd niebezpieczeństwo, zresztą nawet dostanie się do podstawy chmur nie często się udaje. Trzeba więc siedzieć na boku i czekać, aż się „poprawi". A kiedy się wreszcie „poprawi", to na start czeka kolejka czasem 6—8 szybowców. W normalnych warunkach start odbywa się co 8—10 minut i znowu czas upływa zanim nareszcie uda się szczęśliwcowi oderwać od ziemi. Jeśli mu los sprzyja i nie wraca

W Lasham. Od lewej — szybowiec Surrey Gliding Club'u Slingsby T-21 (nazwany „Rudolf"), na którym trenują Polacy zanim przejdą na własny sprzęt. Dalej — szybowce Polskiego Klubu Szybowcowego — „Polichno" i „Bezmiechowa".



Jerzy Skotnicki z Londynu, pierwszy Polak wyszkolony całkowicie w Lasham. W trzecim samodzielnym locie trwającym 31 minut uzyskał kat. C.





Angielski instruktor Bill Tonkyn (w kabinie szybowca szkolnego Slingsby T-21 „Daisy", w czapce). Bill Tonkyn „specjalizuje się" w lotach szkolnych i treningowych z Polakami, których kilku widzimy na zdjęciu.

Foto autora (5)

zaraz na ziemię, by znowu zająć miejsce w ogonku startowym, to i tak możliwości jego są ograniczone, szczególnie jeśli idzie o przelot otwarty, bo na całej wyspie nie ma punktu dalej położonego od morza, niż 96 km. Słabe prądy pionowe, przeciętnie niska podstawa chmur, wiatry, mgły i deszcze oraz ćwiczące samoloty RAF-u z pobliskich lotnisk stwarzają okoliczności, w których nie jest łatwo latać.

Inną trudnością, hamującą rozwój szybownictwa i lotnictwa sportowego w całej W. Brytanii, jest niewspółmiernie wysoki koszt latania. Dla Polaków stanowi to jedną z największych przeszkód. Ci, którzy chcą latać, rezygnować muszą z wielu przyjemności, a nawet wygód osobistych i pracować długie godziny nadliczbowe, aby sprostać wydatkom. Wszystkie koszta trzeba pokryć z własnej kieszeni. Dojazd z Londynu do Lasham jest równie długi (4—5 godzin koleją i autobusem) jak i kosztowny. Opłata za start za wyciągarką wynosi prawie godzinny zarobek przeciętnie zarabiającego Polaka, za start za samolotem do 700 m — omal że dniówkę. Do tego dochodzą jeszcze różne opłaty specjalne, jak choćby na przykład ubezpieczenie, bez którego latać tutaj nie wolno.

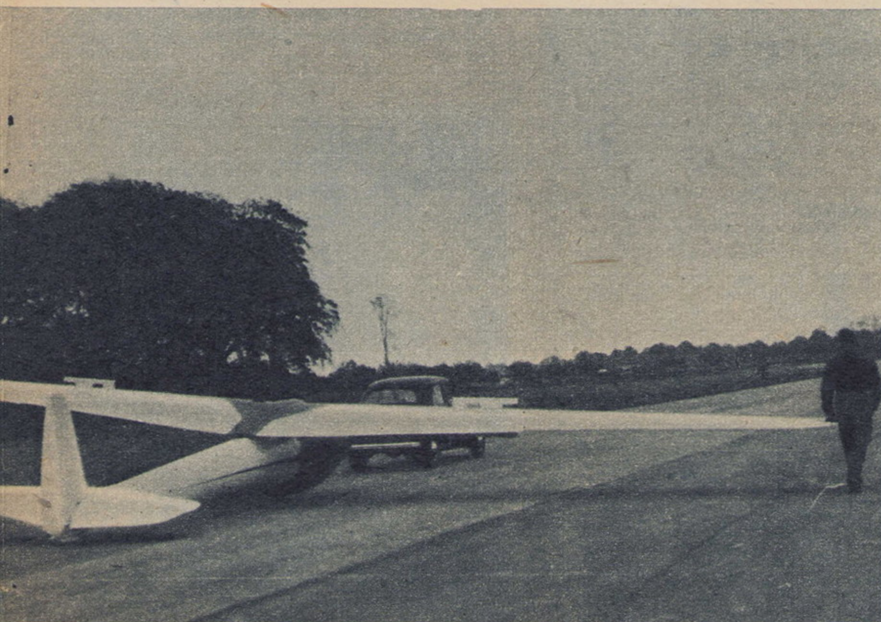
Polski Klub Szybowcowy korzysta z urządzeń angielskiego Klubu Szybowcowego Hrabstwa Surrey (Surrey Gliding Club), który jest dziś największym i najaktywniejszym ośrodkiem szybowcowym na tutejszym terenie. Polacy mają własną, niezależną organizację, korzystają jednak ze wszystkich udogodnień klubu i mają takie same prawa jak ich angielscy koledzy; korzystają ze wszystkich urządzeń warsztatowych i narzędzi, biorą czynny udział w życiu klubu. Loty szkolne i sprawdzające przeprowadzane są na dwumiejscowych klubowych Slingsby T-21 pod okiem instruktorów angielskich. Ponieważ polscy instruktorzy nie stykali się przed wojną ani z wyciągarką, ani ze szkoleniem dwumiejscowym, pomoc Anglików jest niezbędna. Współżycie jest naprawdę doskonałe i do tej pory żadne poważniejsze nieporozumienia nie miały miejsca. Anglicy starają się dopomagać w czym mogą i doskonałe stosunki koleżeńskie niejednokrotnie umożliwiły rozwiązanie napotykanych trudności. Polacy ze swojej strony starają się odwzajemniać gospodarzom. Widać ich przy wszelkich naprawach i odnawianiach zabudowań klubowych, konserwacji sprzętu naziemnego itp. Wszystko bowiem angielscy członkowie klubu robią sami, by wydatki ograniczyć do minimum.

Oprócz pomocy udzielanej klubowi drugim najważniejszym „przykazaniem" Polaków jest jak najbardziej skrupulatne przestrzeganie przepisów, dokładne wykonywanie przedsięwziętych zadań. Szereg specyficznych przepisów, dyktowanych wymogami atmosferycznymi (np. ze względu na słabe prądy pionowe nie wolno nikomu, pod żadnym pozorem, robić prób krążenia termicznego nad lotniskiem poniżej 130 m), nie uprzyjemnia szybownikowi życia, niemniej dyscyplina latania jest na poziomie bardzo wysokim i nie ma wypadków niesubordynacji.

Wszystkie komendy startowe podawane są w języku angielskim. Jeśli do rozmawiających między sobą Polaków podchodzi Anglik, rozmowa od razu przechodzi na angielski. Zapytasz może, Czytelniku, dlaczego? Staracie się asymilować? Nie, to grzeczność wobec gospodarzy, którzy okazują nam tyle zrozumienia i życzliwości. Odrębność narodową Polacy podkreślają na każdym kroku. Pierwszy polski szybowiec nazwany został „Bezmiechowa". Drugi, białoczerwony „Olympia", nosząca imię „Polichno", wygląda jak polskie szybowce biorące udział w przedwojennych mistrzostwach międzynarodowych — od czerwonego nosa prowadzi przez cały kadłub czerwony pas, zwężający się ku usterzeniu. Maszyna ta reprezentować będzie w tym roku po raz pierwszy barwy polskie na zawodach szybowcowych rozpoczynających się w Lasham w końcu lipca. W tych dwóch nazwach szybowców mieści się wszystko, co szybownik-emigrant może powiedzieć: przywiązanie do tradycji ojczystych, duma z osiągnięć narodowych i spłata długu wdzięczności wobec tych, od których szybownictwo w Polsce wzięło swój początek. Dziwne, niezrozumiałe nazwy, wypisane na kadłubach, budzą zainteresowanie Anglików, pytają co znaczą? Z padających odpowiedzi dowiadują się o naszym dorobku i tradycjach lotniczych.

Pomimo ciągłych trudności z utrzymaniem nawet tak skromnej organizacji, pomimo że za wszystko zapłacić trzeba własnym groszem, pomimo że wszystko co związane jest z szybownictwem wykonać trzeba w czasie wolnym od pracy zarobkowej, **szybownicy-emigranci latają...**

Szybowiec Polskiego Klubu Szybowcowego Eon-Olympia „Polichno" w drodze na start w Lasham.



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE



MODELARSKIE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Tegoroczne Mistrzostwa Świata modeli szybowców FAI odbędą się w dniach 7—11 sierpnia br. w Mlada Boleslav w Czechosłowacji. Jak już podawaliśmy, w zawodach bierze udział także drużyna polska (skład ekipy polskiej podawaliśmy już w numerze 29 z br.). Poza tym odbędą się w Mlada Bolesłav mistrzostwa modeli szybkich na uwięzi. Obok zamieszczamy reprodukcję plakatu Mistrzostw, który otrzymaliśmy z Czechosłowacji dzięki uprzejmości organizatorów. Autorem plakatu jest artysta-grafik Wallenfels.

NOWY ŚMIGŁOWIEC TURBINOWY

Od naszego korespondenta z W. Brytanii J. Orłowskiego

Niedawno odbył pierwszy lot próbny prototyp śmigłowca Westland „Wessex". Jest to pierwszy brytyjski śmigłowiec napędzany turbiną gazową Napier „Gazelle". Lot trwał 1 godz 5 min i zakończył się pomyślnie, nie wykazując żadnych usterek maszyny. Tym historycznym wydarzeniem rozpoczęła się nowa era w rozwoju śmigłowców w Anglii. Zastosowanie napędu turbinowego, który prawie całkowicie eliminuje drgania, zwiększy żywotność sprzętu, a znaczne zmniejszenie hałasu uczyni komunikację śmigłowcową przyjemniejszą.



ZE ŚWIATA W SKRÓCIE

Lotnictwo wojskowe NRD, jak podaje „Air Pictorial and Air Reserve Gazette" — lipiec 1957, otrzymało myśliwce odrzutowe MiG-19.

●

Nowy rekord świata ustanowili 29 czerwca br. w Kijowie trzej spadochroniarze ukraińscy: Wiktor Pierszyn, Władimir Butow i Walentin Głuszczenko. Wykonali oni skok grupowy z wysokości 1 000 m na dokładność lądowania, lądując w odległości (średnio) 4 m 79 cm od środka koła. Poprzedni rekord światowy należał do spadochroniarzy moskiewskich.

●

Tytuły Mistrzów Sportu otrzymali w Bułgarii: szybownicy Aleksander Rusew i Nikola Kyrleżow oraz modelarze Stoił Nikołow i Kristo Raszkow.

●

Dziennik japoński „Asahi" donosi, że japońscy piloci w bazie Hamamatsu odmówili pilotowania samolotów, które Japonia otrzymała od USA. Decyzję swą lotnicy ci motywują częstymi katastrofami, jakim ulegają te maszyny. W wyniku różnych wypadków lotniczych od stycznia br. utraciło życie 32 lotników japońskich, rozbijając 14 samolotów.

●

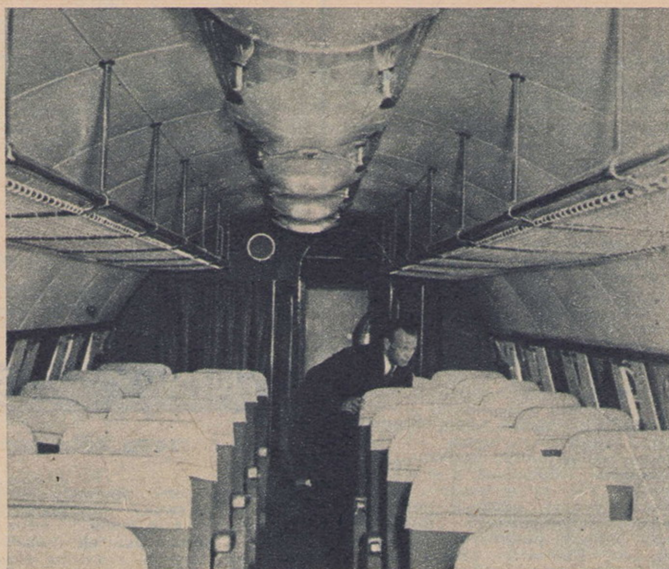
Dużym powodzeniem cieszy się obecnie na świecie holenderski samolot Fokker F-27. Niedawno m. in. dowództwo lotnictwa belgijskiego zamówiło 6 tego typu maszyn, a linie komunikacyjne Wenezueli — 5. Zakłady Fokkera budują cztery wersje samolotu F-27: „Friendship" — standartowy typ komunikacyjny, „Troopship" — transportowiec wojskowy, „Freightship" — pasażersko-transportowy oraz „Friendship de Luxe" — wersja dla użytku prywatnego.

NOWE SAMOLOTY RADZIECKIE

GEORGIJ B. DRAGUNOW
Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z Moskwy



Pilot doświadczalny „Ukrainy" — Jakub Wiernikow (z lewej) i znany przed wojną rekordzista Władimir Kokkinaki (oblatywacz „Moskwy") są wyraźnie zadowoleni z nowych maszyn.



Wnętrze przedziału pasażerskiego Tu-104A. Samolot ten jest dalszym rozwinięciem znanych Tu-104, na których wykonano dotychczas ponad 600 lotów i przewieziono około 30 000 pasażerów. Tu-104A ma zmienione silniki i zabiera 70 pasażerów. Prędkość max. — 950—1000 km/h, przelotowa — 800 km/h, zasięg — 3 000 km. Oprócz przedziału pasażerskiego (54 fotele) samolot ma również dwa salony (2 x 8 foteli). Wnętrze przedziału pasażerskiego wyłożone nowym niepalnym materiałem plastycznym „pawinol".

W pobliżu dworca lotniczego we Wnukowie wystawiono do obejrzenia przechodzące obecnie próby w locie nowe samoloty: Tu-104A, Tu-110 Ił-18 „Moskwa" i „Ukraina". W dniu 11 lipca br. na pokaz przybyli przedstawiciele dyplomatyczni akredytowani w Moskwie, dziennikarze radzieccy i zagraniczni oraz działacze społeczni.

Zaproszonych gości oprowadzali konstruktorzy S. Iliuszyn, O. Antonow, S. Jeger i zastępca naczelnika Zarządu Lotnictwa Cywilnego przy Radzie Ministrów ZSRR — N. Zacharow.

N. Zacharow oświadczył, że w końcu bieżącej 5-latki koszt przewozów powietrznych zostanie obniżony o 30—40% dzięki wprowadzeniu nowych maszyn. Z okazji 40 rocznicy Wielkiego Października naród radziecki otrzyma jeszcze jeden podarek — nowy samolot „Rosja" konstrukcji A. Tupolewa. Będzie to olbrzym mogący zabrać 170—180 pasażerów i przelecieć bez lądowania trasę np. Moskwa—Chabarowsk.

Wysoko oceniają własności lotne nowych maszyn piloci-oblatywacze „Moskwy" i „Ukrainy", podkreślając ich krótki dobieg rzędu 400—600 m.

Z samolotami Tu-104A i Tu-110 zapoznawali przybyłych inżynierowie W. Benderow i M. Jegorow, podając szereg ciekawych danych. Na przykład, dwusilnikowy Tu-104A może w razie potrzeby nie tylko latać lecz również startować z jednym pracującym silnikiem. Kabina uszczelniona Tu-110 przeszła serię 12 000 obciążeń próbnych, nie wykazując jakichkolwiek wad.

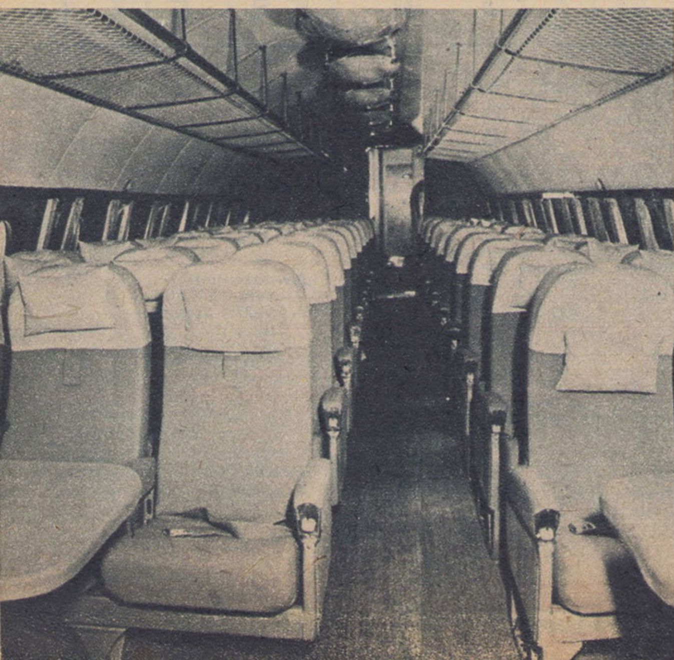
Obecny na lotnisku zastępca generalnego konstruktora A. Archangielski oświadczył, że zespół prof. A. Tupolewa nadal będzie pracował nad ulepszeniem samolotów Tu-104 i Tu-110.
Zdaniem pilotów komunikacyjnych, „Moskwa" ma kabinę pilotów bardzo zbliżoną do Ił-14 (chociaż znacznie wygodniejszą), co ułatwi personelowi latającemu opanowanie nowego sprzętu.

Jak powiedział główny konstruktor, W. Bugajski, kabina „Moskwy" jest owocem współpracy przeszło 50 lotników, którzy tu wnieśli cenne propozycje.

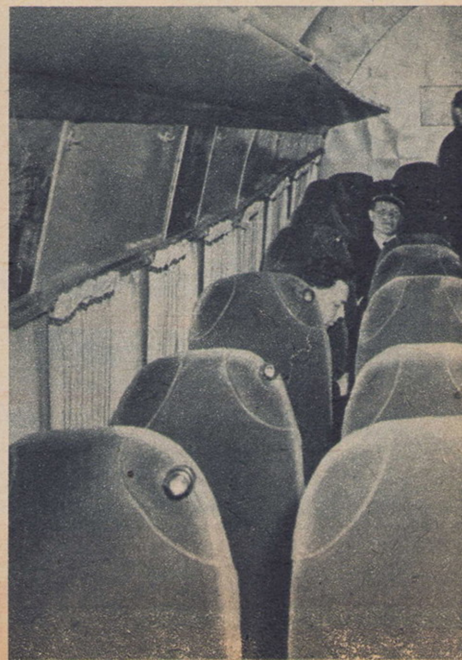
Jak wiadomo XX Zjazd Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego postawił za zadanie zwiększyć w bieżącej 5-latce powietrzny przewóz pasażerów o 3,8 raza, a ładunków — dwukrotnie. Pojawienie się nowych samolotów — Tu-104A Tu-110, „Moskwa" i „Ukraina" jest cennym wkładem nie tylko do realizacji tych zadań, lecz także dalszym krokiem w rozwoju radzieckiej techniki lotniczej.



Wyżej: 4-silnikowy samolot Tu-110 konstrukcji A. Tupolewa. Silniki turboodrzutowe opracowane przez A. Lulko. W wersji „lux" samolot zabiera 78 pasażerów, w turystycznej — 100 (Tu-110A). Prędkość max. — 1 000 km/h, przelotowa — 800 km/h, zasięg — 3 450 km, pułap praktyczny — 12 000 m. Kabina pasażerska („lux") zawiera 4 salony. W trzech przednich — dwumiejscowe kanapy. Bagaż podręczny i szatnie — w tylnej części kadłuba. Niżej: Z lewej — wnętrze tylnego salonu, z prawej — jednego z przednich.







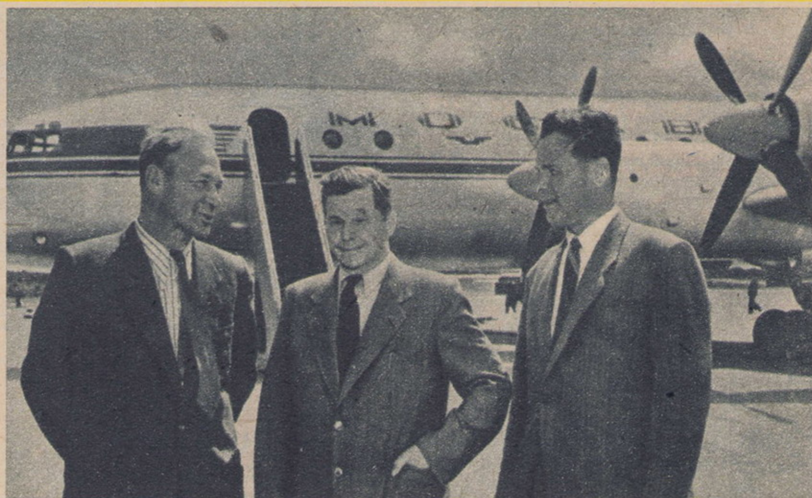


Samolot Il-18 „Moskwa“ konstrukcji S. Iliuszyna. 4 silniki turbośmigłowe opracowane przez N. Kuzniecowa. Samolot może łatwo być przystosowany do przewozu pasażerów lub towarów. Il-18 w wersji podstawowej zabiera 75—100 pasażerów. Prędkość przelotowa — 650 km/h. Klimatyzowana kabina ciśnieniowa jest podzielona na 5 przedziałów oddzielonych kotarami. Samolot ma stosunkowo niewielką prędkość startu i lądowania. Zasięg wystarczający do przebycia bez lądowania trasy np. Moskwa — New Delhi.

Jeden z przedziałów pasażerskich w samolocie Il-18 „Moskwa“. Wnętrze utrzymane w jasnych barwach. Fotele pasażerskie są wyposażone w odchylany stolik oraz indywidualne oświetlenie i wentylację. Z boków — półki na bagaż podręczny. Główne pomieszczenie bagażowe pod podłogą kabiny.



Twórcy samolotu turbośmigłowego Il-18 „Moskwa“: generalny konstruktor S. Iliuszyn (w środku) w towarzystwie głównego konstruktora W. Bugajskiego (z prawej) oraz pilota-oblatywacza W. Kokkinakiego.

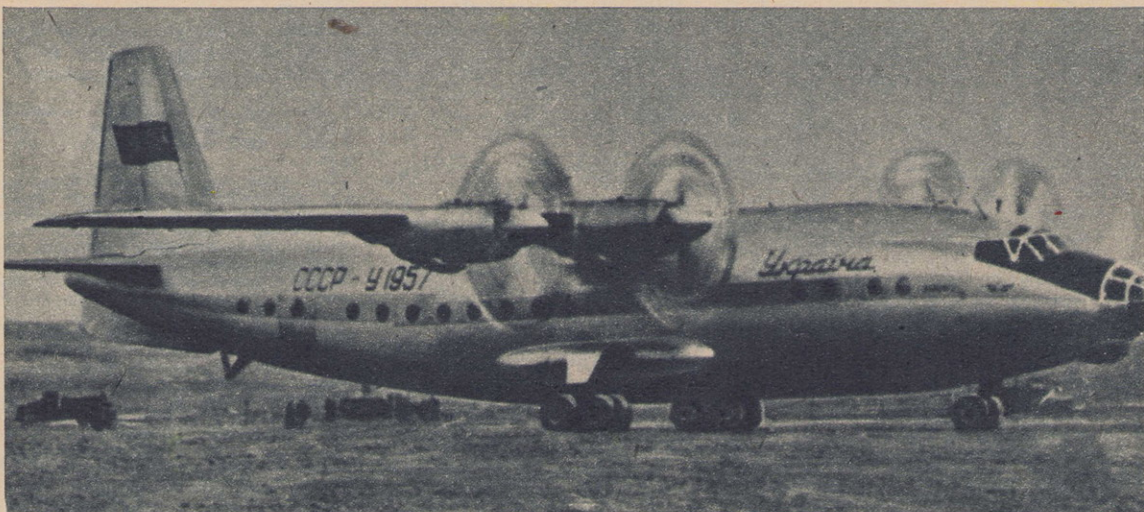


W najbliższym czasie „Aerofłot“ zacznie otrzymywać nowe seryjne samoloty o napędzie turboodrzutowym i turbośmigłowym. Pierwszymi ich zwiastunami są Tu-104A, Tu-110, „Moskwa“ i „Ukraina“. W porównaniu z dotychczas użytkowanym sprzętem „Aerofłotu“ nowe samoloty mają lepsze osiągi, zwiększony do 12—14 ton udźwig handlowy, mogą zabrać 70—100 pasażerów. Pułap praktyczny rzędu 8 000 — 10 000 m. Samoloty są wyposażone w komplet przyrządów radiowych i radionawigacyjnych, a także radar pokładowy.

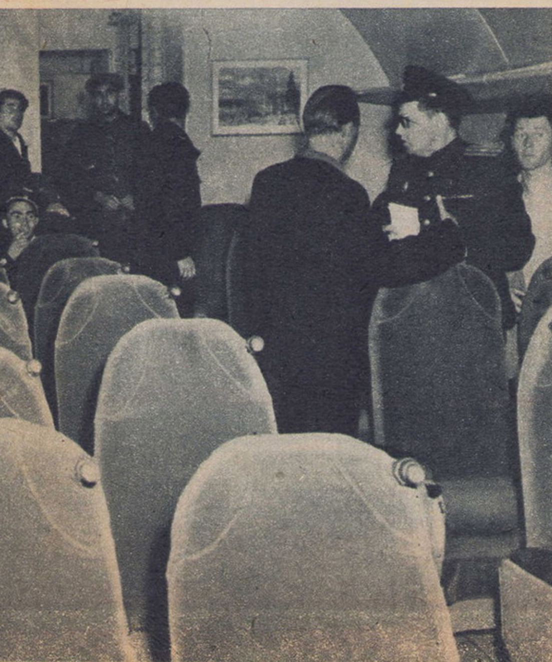
Nasz fotoreportaż uzupełniony korespondencją własną z Moskwy pokazuje nowy sprzęt komunikacyjny radzieckiego lotnictwa.

Zdjęcia — W. MAŁYSZEWA i CAF

Niżej: Samolot turbośmigłowy An-10 „Ukraina“ konstrukcji O. Antonowa. Samolot wykonał dotychczas ponad 25 lotów próbnych. Prędkość przelotowa — 625 km/h, pułap praktyczny — 10 000 m. 4 silniki turbośmigłowe konstrukcji A. Iwczenki. Kabina pasażerska dla 84 pasażerów dzieli się na 3 przedziały. W wersji turystycznej samolot może zabrać 126 pasażerów. Załoga — 5 osób. „Ukraina“ ma na pokładzie również „kącik dla dzieci“.



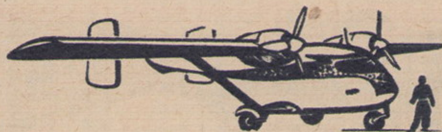
Niżej: Wnętrze przedziału pasażerskiego „Ukrainy“ oraz twórcy samolotu — Oleg Antonow (z lewej) i Aleksander Eskin.





Z ostatniej chwili:

„PSZCZÓŁKA“



Zamieszczamy jako pierwsi z lotniczej prasy światowej nowy samolot konstrukcji O. Antonowa — „Pszczółka“. Jest to maszyna 2-silnikowa, przeznaczona do zadań gospodarczych (przewóz poczty, 7 pasażerów, ładunków, zdjęcia foto, służba patrolowa itp.). Prędkość max. — 230 km/h, prędkość min. — 50 km/h. Zwraca uwagę bardzo wysoki pułap lotu oraz przystosowanie do działania z lotnisk nieprzygotowanych. Rozbieg i dobieg — 40 do 60 m. Rysunek wykonany z oryginalnej fotografii samolotu.

ZRZUTY NA *Warszawę*

Opracował
TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

LATEM 1944 roku wojna przeciw zbrodniczemu państwu Hitlera weszła w końcową i katastrofalną dla niego fazę. Na wschodzie armia radziecka, łamiąc rozpaczliwy opór Niemców, osiągnęła w końcu lipca linię Wisły i znalazła się na wschodnich przedpolach Warszawy. Na zachodzie w tym samym czasie wojska sprzymierzonych kończyły zwycięsko bitwę o Półwysep Normandzki. Jednocześnie wśród niemieckich generałów, bojących się o własną skórę, dojrzała myśl usunięcia Hitlera; próbowano zrealizować ją w zamachu bombowym w jego głównej kwaterze pod Kostrzyniem. Po całej Europie powiało nadzieją rychłego wyzwolenia.

Stworzone w RAF jeszcze w początkach 1941 roku Dywizjony Zadań Specjalnych (Special Duties Squadhrons) stanęły wobec zadania przekraczającego niemal ich możliwości. Torturowane przez lata narody pragnęły walki i odwetu. Z całej Europy napływały natarczywe, często rozpaczliwe, wołania o broń. Rzeczą Dywizjonów Zadań Specjalnych było dostarczenie tej broni.

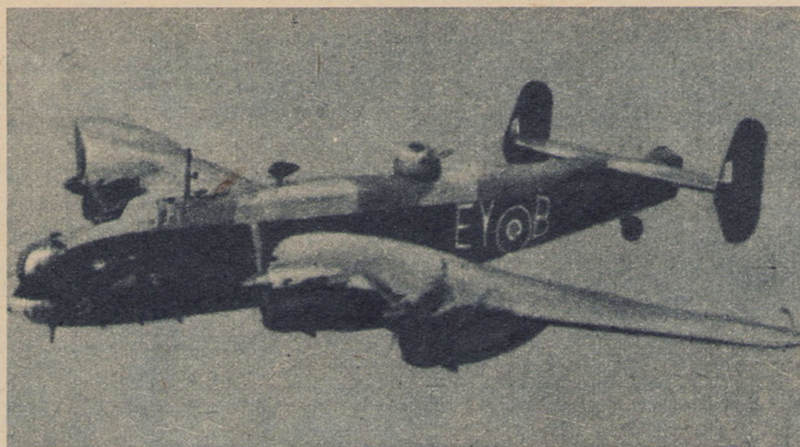
Nie ma potrzeby podkreślać, jak bardzo w tego rodzaju operacjach zainteresowani byli Polacy zarówno w kraju jak i na obczyźnie. Odległy, walczący od pierwszego dnia wojny ze straszliwą przemocą wroga kraj, mógł liczyć jedynie na pomoc z powietrza.

Należy tutaj wyjaśnić, że Lotnictwo Zadań Specjalnych musiało obejmować swą działalnością wszystkie kraje okupowane. Polska była tylko jednym z wielu tych krajów i — z punktu widzenia strategii zachodnich aliantów — nie najważniejszym, a bardzo odległym i tym samym trudnym do osiągnięcia. Wymagania tej strategii nakazywały skoncentrowanie wysiłków we Francji, Belgii i Holandii. Kraje Europy środkowej musiały być traktowane jako cele drugiej kolejności.

Aczkolwiek więc w skład Lotnictwa Zadań Specjalnych prawie od samego jego powstania wchodziły załogi polskie, to jednak działalność jego nie tyczyła tylko Polski. Polacy latali wszędzie tam, gdzie zachodziła potrzeba, zdając sobie sprawę, że wszędzie przyczyniają się do klęski Trzeciej Rzeszy. Załogi brytyjskie podejmowały ze swej strony loty nad Polskę, ponosząc przy tym ciężkie straty.

Jedną z jednostek operujących z terenu Anglii nad Europą środkową i północną był 138 Dywizjon RAF, który posiadał w swym składzie również eskadrę polską. Jesienią 1943 roku eskadra ta została wydzielona ze składu 138 Dywizjonu i już jako samodzielna jednostka o nazwie „1586 S. D. Flight", przeniesiona najpierw do Tunisu, a później do południowych Włoch, gdzie działała w ramach akcji angielskiego 334 S. D. Wing'u.

Latem 1944 roku eskadra stacjonowała już we Włoszech w miejscowości Brindisi w Apulii. Stamtąd startowała do lotów nad Albanię, Grecję, Jugosławię, Węgry, Austrię,



Samolot bombowy „Halifax". Na takich maszynach bohaterscy lotnicy polscy i brytyjscy, z baz odległych o tysiące kilometrów, nieśli pomoc walczącej Warszawie, ponosząc w drodze do stolicy, nad nią i w drodze powrotnej krwawe straty. Niżej: Polska załoga startuje z ładunkiem broni dla Warszawy. Foto: WAF

północne Włochy, Czechosłowację i oczywiście nad najdalszy, ale najważniejszy dla Polaków cel — nad Polskę. Klęski wojsk hitlerowskich na wschodzie i zachodzie Europy sprawiły, że w lipcu 1944 roku ilość lotów osiągnęła swój punkt kulminacyjny. Straty wzrastały proporcjonalnie do wzrostu działalności.

W przekonaniu polskich lotników straty te były w pełni usprawiedliwione. Od pięciu lat bez mała walczyli wszędzie, gdzie ich wojna rzuciła: pod kołem biegunowym i nad pustyniami Afryki, nad Francją i nad Anglią, nad Niemcami i Włochami, nad lądem i oceanem. Rozumieli dobrze, że każda bomba, każda salwa z ich kaemów, gdziekolwiek by się nie zdarzyła, szczerbi niemiecką machinę wojenną i przyspiesza dzień wyzwolenia kraju.

Ale od września 1939 roku nie dane im było walczyć nad Polską. Zrzuty stanowiły najbardziej odczuwalną namiastkę tej walki. Były one natychmiastową pomocą dla towarzyszy broni działających w Polsce, przynosiły poczucie swego udziału w tamtej najtrudniejszej walce i były najbardziej wyraźnym dowodem więzi z narodem.

W tym przeświadczeniu eskadra polska starała się latać jak najwięcej, łamiąc często paragrafy regulaminu brytyjskiego, zabraniające lotów w złych warunkach atmosferycznych. Przekonanie, że wojna wchodzi w swą ostatnią fazę, w której nie można się oszczędzać, potęgowało jeszcze te tendencje.

Odbiło się to bardzo na stanie eskadry. W końcu lipca sytuacja pod względem personelu i sprzętu stała się wprost groźna. Eskadra posiadała dwa czy trzy samoloty zdolne do lotu i sześć załóg. Pozostałe załogi, które dawno już przekroczyły do puszczalną ilość godzin lotów bojowych, zostały przed tygodniem odesłane do służby pozaliniowej do Anglii. Przerwa w działaniach eskadry była więc konieczna dla uzupełnienia stanu jej załóg i maszyn.

Wtedy to nadeszła wiadomość o wybuchu powstania w Warszawie.

Wrażenie było piorunujące. Myśli i pragnienia wszystkich lotników zespoliły się w jedno: lecieć na pomoc nieugiętemu miastu, które po latach prześladowań, terroru, głodu i śmierci potrafiło — jedyne na świecie — na rzucone hasło skoczyć do gardła bestialskiemu okupantowi.

Jeden z naszych pilotów bombowych tak opisuje reakcję swej załogi na wiadomość o powstaniu:

„Dla nas, słuchających wiadomości płynących z głośnika, jedyną ważną kwestią było, kiedy polecimy na pomoc.

Pamiętam, że spiker z trudem usiłował opanować drżenie głosu. Spojrzałem na chłopaków. Słuchali z wytężoną uwagą, trwając bez ruchu. Na lotnisku startowała jakaś eskadra. Kilka załóg już odleciało. Zazdrościliśmy im, że nie wiedząc o powstaniu zachowają jeszcze podczas operacji konieczną równowagę ducha. My mieliśmy wyruszyć koło północy. Ale nagle ta wyprawa przestała być ważna. Nic już nie było ważne, co nie tyczyło Warszawy. Gdy spiker skończył, Stefan, mój strzelec pokładowy zmełł w zębach jakieś przekleństwo, wyrżnął pięścią w stół i wyszedł trzaskając drzwiami".

Ani dowództwo Polskich Sił Powietrznych, ani sztab RAF nie były uprzedzone o planowanej akcji. Wybuch zaskoczył więc polskie lotnictwo, a wraz z nim i polską 1586 S. D. Eskadrę. Nie tylko nie była ona przygotowana do podjęcia pełnego wysiłku, ale napotkała na duże trudności, gdy — po rozpoczęciu akcji w Warszawie — przystąpiła do organizowania pierwszych wypraw. Wymagało to bowiem natychmiastowych uzupełnień w ludziach i sprzęcie, a należy pamiętać, że trwająca w tym czasie rozstrzygająca bitwa inwazyjna potrzebowała każdego lotnika i każdego samolotu.

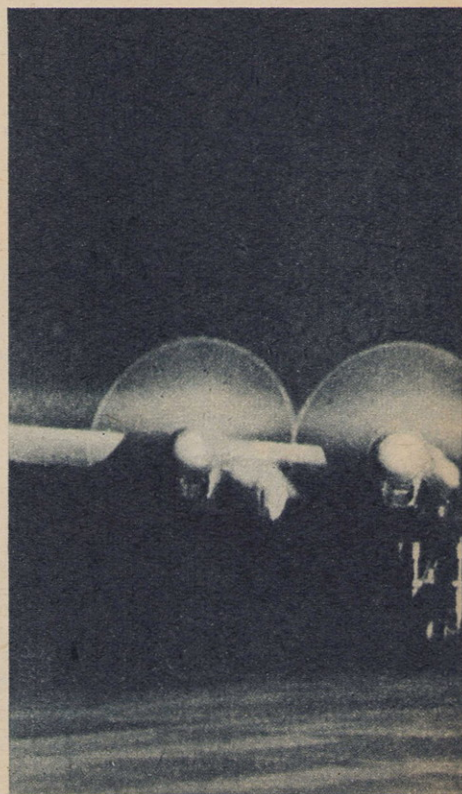
Poczynania polskiego dowództwa poszły w dwóch kierunkach. Pierwszy z nich zmierzał do jak najszybszego podjęcia wypraw ze zrzutami. Organizacja i wykonanie tych wypraw leżało w kompetencji sztabu RAF i dowództwa eskadry. Drugi — miał na celu spowodowanie akcji militarnej wspierającej bezpośrednio powstańców. Akcja taka wykraczała daleko poza kompetencje władz lotniczych i wymagała rozpatrzenia na najwyższym szczeblu. Warszawa bowiem leżała już na terenie operacyjnym wojsk radzieckich i każda interwencja militarna musiała być uzgodniona z dowództwem radzieckim.

Dowództwo eskadry rozpoczęło natychmiast przygotowania do wypraw nad Warszawę. Odwołano wszystkie urlopy, zatrzymano załogi, które znowu miały iść na odpoczynek i przyspieszono remont uszkodzonych samolotów. Jednocześnie alarmowano dowództwo Polskich Sił Powietrznych w Londynie w sprawie uzupełnień i niezbędnych wiadomości. Mechanicy pracowali prawie bez przerwy przez siedemdziesiąt dwie godziny. Załogi studiowały trasę i wczytywały się w szkice, które mówiły o położeniu i dyslokacji sił w Warszawie.

Czwartego sierpnia wieczorem 7 załóg wystartowało, zabierając zasobniki z bronią, amunicją, lekarstwami i żywnością.

Sprawa lotów nad Polskę niejednokrotnie była powodem wielu kontrowersji pomiędzy dowództwem Polskich Sił Powietrznych, a sztabem RAF. Polacy chcieli, oczywiście, żeby tych lotów było możliwie dużo, co wymagało nie tylko stałego zasilania Eskadry Zadań Specjalnych w bombowce o dalekim zasięgu, ale i znacznego zaangażowania wyborowego personelu latającego do bardzo niebezpiecznej służby. Sztab RAF, związany wymaganiami wojny na innych frontach, mógł uwzględniać żądania polskie tylko w ograniczonym stopniu.

Należy również pamiętać, że zgodnie z rozkazem szefa sztabu RAF, wyprawy samolotów startujących z Brindisi nie mogły przekraczać linii Piotrków—Dęblin. Dalsze loty dawały już zbyt małą szansę powrotu. Lotnictwo działające z baz położonych we Francji — według oświadczenia polskiego naczelnego dowództwa, skierowanego do dowództwa AK — mogłoby podejmować loty do Warszawy dopiero po osiągnięciu przez wojska sprzymierzonych linii Renu. W sierpniu Warszawa była więc poza zasięgiem polskich bombowców.



Po wybuchu powstania kontrowersje te zaostrzyły się jeszcze bardziej. Polacy chcieli latać nad Warszawę bez względu na trudności i stopień niebezpieczeństwa. Przez parę dni pomiędzy sztabem RAF a dowództwem Polskich Sił Powietrznych trwały burzliwe i nie pozbawione dramatycznych momentów rozmowy. Wreszcie Brytyjczycy, ulegając wbrew swojej doktrynie wojennej, zabraniającej popierania akcji z góry skazanych na niepowodzenie — zgodzili się na polskie propozycje. Do 334 Wing'u, a z nim razem do eskadry polskiej, skierowano pospiesznie uzupełnienia w personelu i sprzęcie. Dywizjony angielskie otrzymały rozkaz uczestniczenia w wyprawach na równi z Polakami.

Trasa z Brindisi, wynosząca około 1 500 km w linii prostej, prowadziła nad górzystą Jugosławią, Węgrami, Czechosłowacją i nad łańcuchem Karpat lub nad Tatrami. Aż do przeskoczenia Karpat loty musiały odbywać się na znacznej wysokości. Nad Polską samoloty schodziły natomiast możliwie nisko, a zbliżając się do Warszawy leciały już tylko na wysokości 100—150 metrów.

Przy tak odległych celach prowadzenie nawigacji za pomocą namiarów radiowych było niemożliwe. Trzeba było więc orientować się przy pomocy mapy i obserwacji charakterystycznych punktów w terenie, czemu nie zawsze sprzyjały warunki atmosferyczne. Na ogół po przekroczeniu Karpat lotnicy starali się „uchwycić" Wisłę, stanowiącą bardzo wyraźny szlak. W bliskości Warszawy przychodziły ponadto z pomocą wskazania zrzuconych uprzednio nadajników typu „Eureca", stanowiących część stosowanego wówczas zespołu urządzeń radarowych „Eureca-Rebecca".

Niemcy w przewidywaniu, że samoloty polskie i sprzymierzonych będą starały się nieść pomoc walczącej Warszawie, wzmocnili znacznie obronę przeciwlotniczą na całej trasie. Szczególnie wielkie zmasowanie środków obrony występowało na Węgrzech, Podkarpaciu, w okolicy Krakowa i wokół Warszawy.

Dokonywanie zrzutów na miasta, z ich stosunkowo niewielkimi przestrzeniami wolnymi od budynków, jest zadaniem bardzo trudnym. W przypadku Warszawy trudności te występowały ze szczególną ostrością. Miasto było otoczone hitlerowskimi wojskami, a jego poszczególne dzielnice trzymane przez Niemców. Olbrzymie chmury czarnego dymu z płonących domów przesłaniały widok i często uniemożliwiały odszukanie punktów przyjęcia zrzutów, które ponadto wystawiane były przez powstańców w miejscach słabo widocznych. Nie bacząc na silny ogień z ziemi i specjalnie niebezpieczne warunki lotu, piloci schodzili często na wysokość 100—120 metrów, aby lecąc tuż nad dachami, szukać wyznaczonych miejsc.

Kpt. naw. A. Chmiel, mający na swym rachunku 63 loty bojowe, w tym 17 lotów nad Polskę, tak opisuje wyprawę nad Warszawę:

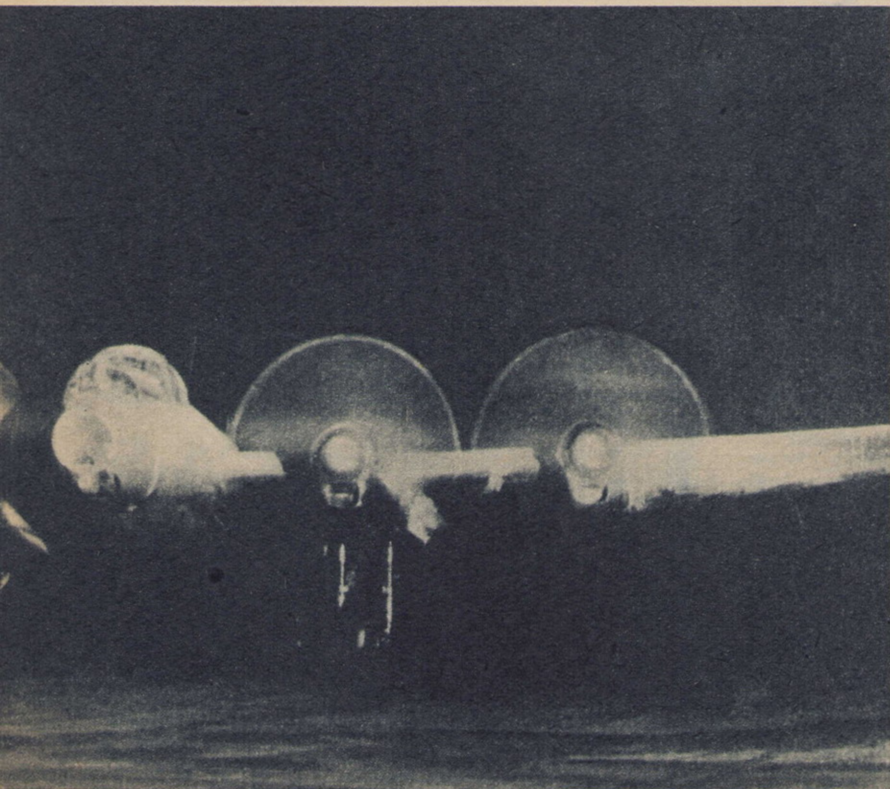
„Rozkaz mówił, żeby wystartować bez względu na warunki atmosferyczne. Nie zwracając więc uwagi na niezachęcające prognozy służby meteo, o oznaczonej godzinie wyruszyliśmy w kierunku Warszawy. Ponieważ złe przepowiednie zwykle się sprawdzają, więc i tym razem przewidywania meteorologów sprawdziły się z irytującą dokładnością. Zaraz nad Jugosławią wpadliśmy w gęstą mgłę. Była to już raczej nie mgła, a nabrzmiała wodą chmura, której grubość ciągnęła się od samej ziemi do wysokości 2 000 metrów. Lecieliśmy zdani tylko na siebie, bez możności obserwowania terenu i bez pomocy z ziemi.

Leciałem według gwiazd, które na szczęście były widoczne.

Dopiero po przebyciu Karpat pogoda się poprawiła. Ledwie znaleźliśmy się nad Polską, jakiś szkop na nocnym myśliwcu zestrzelił jednego z naszych „Halifaxów", który runął na ziemię w płomieniach. Lecieliśmy dalej. W pewnej chwili zauważyliśmy Pilicę. Mogliśmy nareszcie określić nasze położenie. Od tej pory zresztą nie było mowy o zbłądzeniu, ponieważ prowadził nas nieomylny drogowskaz — łuna nad Warszawą.

Zeszliśmy na 230 metrów, przeskoczyliśmy szczęśliwie przez zaporę ogniową w okolicy Służewca i „pruliśmy" całą mocą silników, trzymając się Wisły. Po lewej stronie ciągnął się nie kończący pas ognia. To płonęła Warszawa. Olbrzymia chmura dymu, przez którą przebijały czerwone i pomarańczowe płomienie, rozciągała się aż poza zasięg wzroku. Wyglądało to strasznie. Nigdy nie przypuszczałem, że wielkie miasto może się palić jak pochodnia. Tam na dole musiało być piekło. Natężenie ognia obrony przeciwlotniczej przekraczało wszystko, co można sobie wyobrazić. Zeszliśmy możliwie nisko, na 20—30 metrów od ziemi. Była to właściwie niedopuszczalna wysokość, ale tylko taki lot dawał nam szansę przedostania się przez niemiecki ogień. Reflektory z Pragi i z Mokotowa położyły swoje słupy światła zupełnie poziomo i nie gubiły nas ani na chwilę. Maszyną raz w raz rzucały bliskie wybuchy granatów. Mogliśmy tylko zacisnąć zęby i lecieć dalej. Cudem uniknęliśmy rozbicia o latarnie Mostu Poniatowskiego. Przeskoczyliśmy nad nimi o metr.

(CIĄG DALSZY NASTĄPI)



Inżynier lotnik — powstaniec

JAKO chłopiec miał wielkie zaufanie do ludzi. Do każdego odnosił się serdecznie, z całą szczerością. Jego jasny uśmiech zjednywał mu przyjaciół często wśród zupełnie nieznajomych ludzi.



Inż. Stefan Waciórski

W klasie był najmłodszy i najsłabszy fizycznie, cieszył się jednak szacunkiem kolegów, gdyż pomagał często w rozwiązywaniu zadań chłopcom ze starszych klas. Dla niego było wszystko łatwe, zrozumiałe i proste.

Kiedy podrósł, począł marzyć o lotnictwie. Ale cóż, okazało się, że miał serce umieszczone pośrodku klatki piersiowej, słaby wzrok i wątłą budowę. Pokonując opory lekarzy, został dopuszczony do szkolenia szybowcowego. Skończył kurs teoretyczny, zdobył kategorie A, B i C, srebrną odznakę szybowcową, kręcił akrobacje na „Sokole".

W roku 1933 poleciał „na przyczepkę" z ekipą polskich harcerzy-lotników na międzynarodowy zlot skautów na Węgrzech.

Na Jamboree w Holandii wykonał wspaniałą akrobację, lądując tuż przed trybunami. Wyszedł z szybowca w dużym kombinezonie, groźnej kominiarce, okularach i spadochronie, czyniąc wrażenie „pogromcy przestworzy". Gdy przed trybunami zdjął swój ekwipunek, zdziwionej publiczności ukazał się jakże niepozorny, szczupły, mały „Funio", w krótkich harcerskich porciętach, z gołymi kolanami.

— Prawdziwy pilot pozostał w kabinie — mówiono na trybunie — przecież niemożliwe, żeby to dziecko tak latało!

Stefan Waciórski dzieckiem nie był już od dawna. Opanowany, skupiony, zawsze wiedział czego chce, szedł pewnie obraną drogą. Wkrótce stał się najmłodszym inżynierem, konstruktorem silników lotniczych.

W czasie okupacji pracował w konspiracyjnym Instytucie Lotnictwa. Był współkonstruktorem nowego gwiazdowego silnika lotniczego. Stworzył projekt śmigłowca, któremu nadał nazwę „Ciocia Femcia". Każda bowiem ciocia — jak twierdził — mogłaby na nim latać po zakupy domowe.

Był jednym z filarów wywiadu lotniczego Armii Krajowej. Wchodził również w skład komisji specjalistów, która odtworzyła konstrukcję pocisku V-1. Szczątki jego dostarczano w walizkach z niemieckich poligonów. Rysunek pocisku został odesłany do Anglii specjalnie przysłanym samolotem.

Inżynier Stefan Waciórski brał udział w pracach redakcyjnych konspiracyjnego pisma lotniczego „Wzlot". Dawał zawsze trafne i zwięźle ujęte określenia. Nie rzucał frazesów, nie lubił gadulstwa.

Współpra
Strzelców S
rasol". Do
chorążówko
com z War
niczego.

Na ulicy
kaniu zaufa

miał Stefan swój lokal konspiracyjny. Odbywały się tam odprawy i zebrania, słuchano radia. Przechowywano tam również włoskiego oficera, dezertera z wojska, o niespotykanym temperamencie i zadziwiającym apetycie.

Dość długo dopisywało Stefanowi szczęście. Później zaczęły spadać ciężkie ciosy na najbliższe otoczenie.

Oto zginął inżynier Antoni Kacjan, konstruktor doskonałych polskich szybowców, z którym wspólnie rozgryzał trudne zadania wojskowego wywiadu lotniczego. Zastrzelono najserdeczniejszego przyjaciela Tadzinka Matławskiego, tego co dostarczał broń oddziałom dywersji. Nie wrócił z Krakowa Tadzio Derengowski. Szukał tam dróg dla ratowania jednego z aresztowanych kolegów i sam wpadł w zasadzkę.

Ale Stefan nie załamywał się, żelazną wolą pokonywał budzące się zwątpienia. Tyle tylko, że jakoś zmalał i jeszcze bardziej zamknął się w sobie. Oddał się bez reszty sprawie Polski Walczącej, mimo wielkiego wyczerpania.

Wybuchło powstanie.

Stefan wraz z grupą inżynierów rozpoczyna produkcję broni, tak potrzebnej chłopcom na barykadach. Buduje reflektory, wskazujące miejsce samolotom, gdzie mają zrzucać broń, medykamenty i żywność dla powstańców. Konstruuje wyrzutnię przerzucającą meldunki przez Aleje Jerozolimskie, gdy nie było tam jeszcze przekopu. Zostaje wysłany na Czerniaków, aby tam zorganizować produkcję z powierzonych mu materiałów wybuchowych. Fabryka jednak zostaje rozbita, a Stefan przedostaje się kanałami na Mokotów.

Wróg zaciska swój pierścień coraz bardziej, trzeba znowu zmienić miejsce działania. Stefan podejmuje próbę przedosta-

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu



Między nami KaeMeLowcami

Jako odpowiedź na postawione przed tygodniem pytanie: czy pilot musi mieć wykształcenie średnie? — niech nam posłuży fragment listu **Teresy Jurasik** z Wałbrzycha.

„...Kiedy skończyłam szkołę podstawową — pisze ona — moim największym pragnieniem było latać, obojętnie jak i gdzie, aby latać. Przestałam więc uczęszczać dalej do szkoły (czego dzisiaj bardzo żałuję), bo po prostu nie zdawałam sobie sprawy, że aby latać — trzeba mieć do tego odpowiednie wykształcenie. Sytuacja moja jest wobec tego okropna. Dziś to rozumiem, że przerwanie nauki w szkole zamknęło mi drogę do lotnictwa. Nie daję jednak za wygraną — gdy tylko dostanę się gdzieś do pracy, będę kontynuowała naukę w szkole dla pracujących, bo z latania nie chcę rezygnować"...

Rozterka Teresy Jurasik jest bardzo wymownym przykładem, jak nie można bagatelizować nauki. I nie dlatego, że komuś podobało się opracować takie przepisy przyjęć na szkolenie lotnicze (np. kandydat na szkolenie szybowcowe musi mieć ukończoną 8 klasę i kontynuować naukę), ale dlatego, że lotnictwo, a ściślej — pilotaż (bo o tym w tej chwili mowa) jest dziedziną trudną, wymagającą od pilota tak inteligencji jak i wiedzy. Te właśnie rygorystyczne przepisy (czytaj — wymagania stawiane kandydatom) w zakresie wykształcenia nie przeszkadzają miłośnikom lotnictwa — jak wielu z Was sądzi — w realizacji zamierzeń, a jedynie ułatwiają opanowanie tej specjalistycznej wiedzy jaką jest pilotaż, o czym zresztą wszyscy przekonują się w trakcie szkolenia.

Nie komplikujcie więc sobie życia szukaniem jakichś „szkół lotniczych", bo droga jest o wiele prostsza. Po prostu wystarczy uczyć się w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej i po osiągnięciu odpowiedniego wieku (16 lat) zgłosić się do macierzystego aeroklubu i tam, nie przerywając nauki, realizować swe lotnicze marzenia. A do szkoły lotniczej na podstawowy kurs szybowcowy pośle Was sam aeroklub.

Jasa

POSZUKUJEMY PRZYJACIÓŁ

Bronisław Daniewicz ma 14 lat i bardzo interesuje się lotnictwem w ogóle, a w szczególności wojskowym. Dlatego też jego gorącym pragnieniem jest wymiana korespondencji z jednym ze słuchaczów OSL. Dla chętnego do spełnienia jego życzenia podajemy adres: **Nieszkowice pta Głębowice, pow. Wołów.**

Rozwiązanie zagadki fotograficznej

Zdjęcie zamieszczone w nr 28 „Skrzydlatej" przedstawia polski samolot „Zuch-1". Za poprawne odpowiedzi zdjęcia wylosowali: **Andrzej Macko** z Wrocławia, **Ryszard Chowaniec** z Legnicy, **Andrzej Kwiecień** z Pruszcza Gdańskiego, **Benedykt Kempski** z Inowrocławia i **Janusz Pol** z Warszawy.

Na Ekranie

Najlepsze lata naszego życia



Na festiwalu w Mariańskich Łaźniach w 1948 roku nagrodzony został amerykański pełnometrażowy film fabularny, reżyserii Williamsa Wylera pod tytułem „Najlepsze lata naszego życia" (The Best Years of Our Lives). Film opowiada o żołnierzach amerykańskich, którzy po powrocie do ojczyzny mają trudności ze znalezieniem pracy. Film zawiera wiele ciekawych ujęć lotniczych. Produkcja S. Goldwym — Libertyfilm z Myrną Loy, Fredericą March, Dianą Andrews i Haroldem Russellem w rolach głównych. Zamieszczone zdjęcie przedstawia wiele mówiącą scenę: bezrobotny oficer powietrznych Sił Stanów Zjednoczonych wśród wraków samolotów przeznaczonych na złom. **(m)**

Pomagamy sobie wzajemnie

Ryszard Szmidt — Radom, ul. Kielecka 18 m. 1 — ma do odstąpienia niektóre numery „Skrzydła i Motor" z r. 1953 oraz „Skrzydlatej Polski" z lat 1953, 1954 i 1955.

Szczepan Mikulski — Garwolin, ul. Waryńskiego 12 — poszukuje „Skrzydlatej" z r. 1955 (nr 40, 43, 46) i z r. 1956 (nr 14 i 34—35), odstąpi natomiast nr 27, 28, 29 i 41 z r. 1956 oraz niektóre numery z lat 1953, 1954 i 1955.

Poczta LOTNICZA

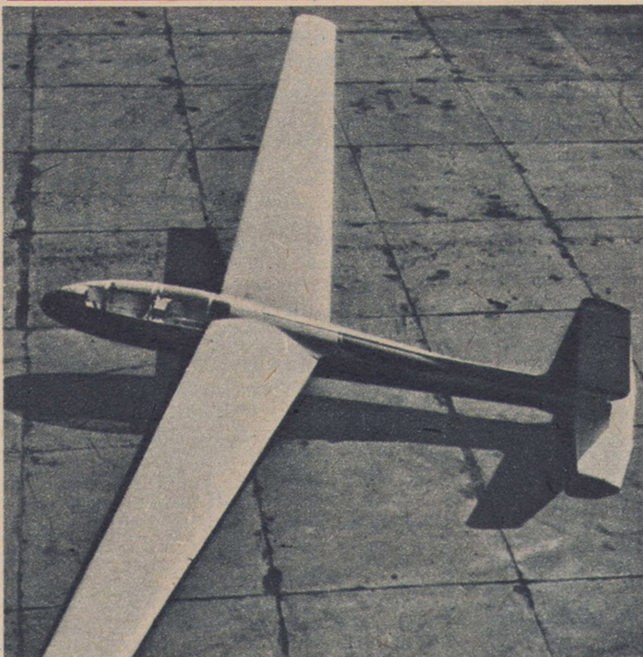
Piotr Kocur z Gliwic i **Zygfryd Górzyński** z Katowic. Cykl „Polskie konstrukcje lotnicze" został już wznowiony. Samoloty, na których i z którymi walczyli Polacy w czasie ostatniej wojny, będziemy publikowali w dalszym ciągu, w miarę posiadania materiałów. Dziś zamieszczamy jeden samolot z cyklu „Samoloty, z którymi walczyli Polacy".

Zygmunt Kaźmierczak z Wolsztyna. O najnowszym typie fotela wyrzucanego przeczytacie w nr 23 „Skrzydlatej" z dnia 4 czerwca br.

Zdzisław Miazga z Wrocławia. Nazwisko i adres członka KML podane w „Skrzydlatej" wystarcza do nawiązania z nim kontaktu. Trzeba tylko napisać list.

Waldemar Pakuła z Legionowa. Projektów znaczków KML nadsyłanych przez czytelników mamy bardzo dużo i do publikacji wybieramy tylko najlepsze. Wasz — trzeba przyznać — nie jest najbardziej udany. Za miły list — dziękujemy.

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SZYBOWCÓW



Jaki to szybowiec? — Odpowiedzi na kartach pocztowych prosimy nadsyłać do dnia 20 sierpnia br. Nagrody — pięć zdjęć tego szybowca w formacie 13 x 18 cm.

UWAGA CZYTELNICY

we Francji i Finlandii

„Skrzydlatą Polskę" w tych państwach można zaprenumerować w następujących punktach:

FRANCJA

1. **Le Livre Polonais en France PARIS VIII-ème, 29 bis, rue Jean Goujon.**
2. **Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne 111, rue Rèaumur PARIS 2-e.**

FINLANDIA

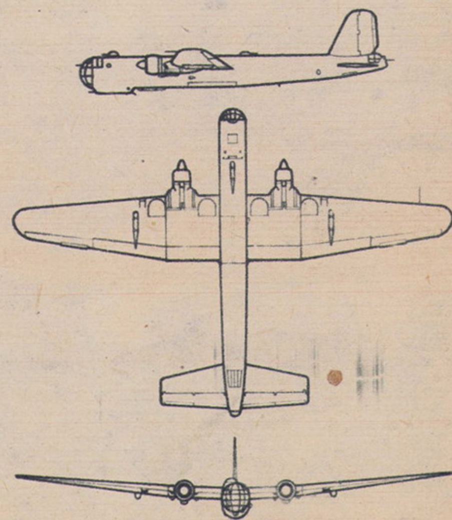
Rautatiekirjakauppa Oy Valaste Postbox 248 — HELSIŃKI.

Na życzenie wielu naszych Czytelników uzupełniamy cykl „Samolotów z którymi walczyli Polacy" dalszymi opisami maszyn.

Heinkel He-177A-5 „Greif". Niemiecki 5-miejscowy samolot bombowy dalekiego zasięgu. Rozpiętość — 31,45 m, długość — 21,95 m, wysokość — 6,65 m. Ciężar w locie — 28 000 kG. Prędkość max. (7 000 m) — 491 km/h, przelotowa (7 000 m) — 414 km/h, pułap roboczy — 7 000 m, zasięg — 4 828 km, prędkość wznoszenia na 3 500 m — 16 min., 7 000 m — 39 min. 2 silniki DB 610 A1 (B1) po 3 000 KM każdy (były to silniki sprzężone — 2 x DB605). Uzbrojenie: 2 działka 20 mm, 5 k. m. 12,7 mm, 1 k. m. 7,9 mm, 6 500 kG bomb lub urządzenia do transportu 3 pocisków zdalnie sterowanych HS 293 lub 2 — HS 294. Samoloty tego typu były m. in. zestrzelone przez myśliwców nocnych z Dywizjonu 307.

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

Heinkel — He 177



INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

A. Kwapisz z Warszawy. Samolot Tu-104 posiada umieszczoną na końcu kadłuba płozę, wciąganą hydraulicznie w locie. Płoza ta chroni przed uszkodzeniem tylną część kadłuba, w przypadku nieprawidłowego lądowania.

CO CZYTAĆ

Wielki dzień dywizjonu 303

Bohdan Arct, znany z wielkiej pracowitości pisarz lotniczy, wydał ostatnio w MON-ie nową książkę pod tytułem **„Wielki dzień dywizjonu 303"**. Jest to fragment dziejów tego sławnego dywizjonu lotniczego, podany w bardzo atrakcyjnej formie. Książka Arcta otwiera nową biblioteczkę spod znaku „żółtego tygrysa" (taki jest symbol biblioteczki omawiającej wyczyny wojenne II wojny światowej). Niska cena każdego tomu (6 zł) sprawi, że z pewnością poszczególne tomiki znajdą licznych nabywców. Każdy nowy tom ukazywać się będzie co 2 tygodnie w budkach „Ruchu". A więc uwaga na książki spod znaku „żółtego tygrysa"! **(l)**

PORADNIK AMATORA KONSTRUKTORA

(6)

pod redakcją inż. E. Stankiewicza

WSTĘPNE WYWAŻENIE SAMOLOTU

Jedną z najważniejszych zasad, którą należy bezwzględnie przestrzegać przy ustalaniu kształtu nowego samolotu jest kontrola położenia środka ciężkości przyjętego (naszkicowanego) układu. Czynność ta wymaga wprawy i posiadania ciężarowych danych statystycznych dotyczących samolotów interesującej klasy.

Początkujący konstruktor-amator powinien się zaopatrzyć w specjalny zeszyt i systematycznie zbierać dane ciężarowe. Stykając się np. ze skrzydłem szybowca czy samolotu powinien się zainteresować ile to skrzydło waży, jakiej jest konstrukcji (drewniane, metalowe, jednodźwigarowe, dwudźwigarowe itp.) i jaką ma powierzchnię nośną. W ten sposób zanotuje sobie ciężar 1 m² skrzydła.

Dane statystyczne należy porównywać ze sobą przedstawiając je na wykresach (jak na rys. 13 i 14). Przykłady te dotyczą głównie samolotów b. małej mocy (18—45 KM), wykonanych przez poszczególnych amatorów, względnie przez zespoły w prymitywnych warunkach domowych.

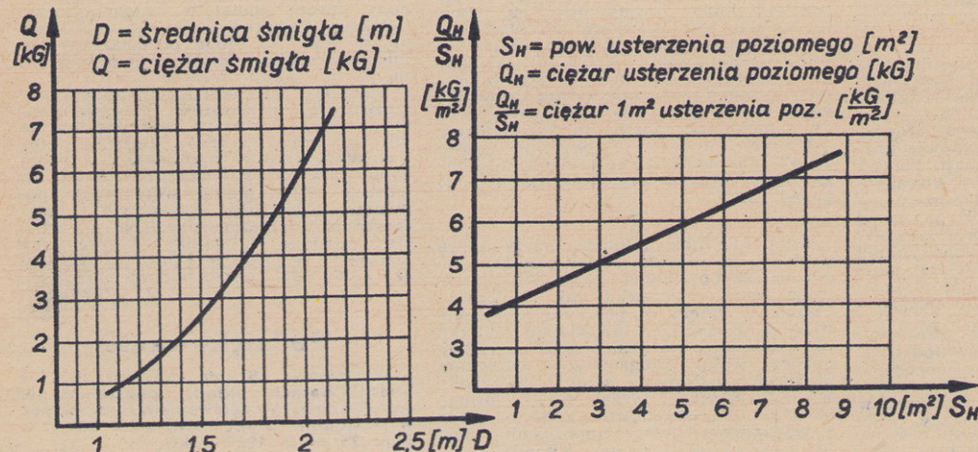
Każdy amator, który poważnie traktuje swoje lotnicze zainteresowania konstrukcyjne, powinien statystyce ciężarowej poświęcać jak najwięcej uwagi.

W klasie interesujących nas samolotów amatorskich, statystyka podaje np. że dla samolotu o ciężarze własnym Qo = 150 kG należy przyjąć:

1) ciężar zespołu napędowego	50,0 kG
2) ciężar podwozia	15,0 kG
3) ciężar skrzydeł	40,0 kG
4) ciężar wyposażenia kadłuba	10,0 kG
5) ciężar kadłuba	25,0 kG
6) ciężar usterzenia i płozy	10,0 kG
	Qo = 150 kG

Dla porównania przyjrzyjmy się danym ciężarowym, jakiegoś znanego nam samolotu np. bardzo popularnego „Piper Cub":

1) zespół napędowy	115,0 kG
2) podwozie	27,0 kG
3) skrzydła	83,0 kG
4) wyposażenia kadłuba	23,0 kG
5) kadłub	52,0 kG
6) usterzenie	14,0 kG
	Qo = 314,0 kG



Z lewej — Rys. 12, wyżej — Rys. 13

CZŁONKOWIE KML

329. Jan Kazimierak (modelarstwo, spadochr.) — Warszawa, ul. Sabały 53 m. 4.
330. Stanisław Szpunar (modelarstwo, konstr. lotn.) (Łańcut, ul. Żardeckiego 8.
331. Stanisław Siwek (modelarstwo) — Płock, pl. gen. Dąbrowskiego 11.
332. Ewa Famulanka (książki) — Chorzów, ul. Wandy 35/19.
333. Franciszek Kazimierczak (konstr. lotn.) — Wrocław 4, ul. Niemcewicza 30 m 27.
334. Rajmund Cichocki (modelarstwo, konstr. lotn.) — Bydgoszcz, ul. Stary Rynek 5/4.
335. Ryszard Michalik (lotn. wojsk., historia lotn.) — Radzymin k/Warszawy, ul. Kościelna 1 m 7.
336. Andrzej Ciesielski (filat., zdjęcia, sylwetki samolotów) — Cegielnia Kosewo k/Modlina, p-ta Pomiechówek, pow. N. Dwór Maz.
337. Józef Olesiński (konstrukcje lotn., historia lotn.) — Wrocław 12, ul. Spółdzielcza 19/5.
338. Alina Miłosz (konstrukcje lotn.) — Gorzów Wlkp. ul. Walczaka 15/11.
339. Edmund Niebrzegowski (konstr. lotn., astronautyka, książki) — Laganki, p-ta Sępopol, pow. Bartoszyce.
340. Jerzy Kryszker (modelarstwo, sylwetki samolotów) — Kietrz Śląski, ul. Głubczycka 41 m 9.
341. Marian Zawiślak (konstr. amatorskie) — Lublin 2, ul. Krochmalna 13 m 25.
342. Marian Małkiewicz (konstr. lotn., szybown.) — Kędzierzyn, ul. Kozielska 61, pow. Koźle.
343. Lech Zimowski (modelarstwo, konstr. lotn.) — Bełchatów, ul. Wolności 1.
344. Marek Janicki (modelarstwo, konstr. lotn., filatelistyka) — Warszawa, ul. Akacjowa 4 m 2.
345. Tadeusz Maj (konstrukcje lotn., szybown., zdjęcia) — Tczew, ul. Sobieskiego 39b.
346. Tadeusz Rakowski (szybown., lotn. wojsk.) — Augustów, Stacja Kolejowa 13.
347. Michał Pstrzoch (konstr. lotn., modelarstwo) — Sulejówek, ul. Puław skiego 2.
348. Jacek Bogdański (konstr. lotn., modelarstwo, książki) — Warszawa 4, ul. Wileńska 5 m 16.
349. Andrzej Sobański (szybownictwo) — Bydgoszcz, ul. Dąbrowskiego 1/1.
350. RYSZARD NOWAK (konstr.lotn.) — Warszawa, ul. Łyżwiarska 1 m 37.
351. Ryszard Juszkowski (modelarstwo, książki) — Słupsk, ul. prof. Lotha 10/3.
352. Karol Stach (modelarstwo, konstr. lotn.) — Jasienica 248, p-ta Jaworze, pow. Bielsko-Biała.
353. Marian Clos (modelarstwo, konstr. amatorskie) — Hrubieszów, ul. Kolejowa 11.
354. Józef Osman (sport lotniczy) — Chorzów 6, ul. Orląt 3 m 4.

*

Trzysta pięćdziesiąty członek KML — Ryszard Nowak otrzymuje książkę „Balonem przez kontynenty".

*

Do wykazu członków KML zamieszczonego w nr 21 i 23 „Skrzydlatej" zakradły się błędy. Nazwisko i adres pod nr **28** winno brzmieć: Janusz Skrobacki — Inowrocław, ul. Sikorskiego 22 m. 8 oraz pod nr **58** — Kazimierz Pietraszko (adres jest poprawny).

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

BREGUET Br-1100 ● FRANCJA

W związku z odbytym niedawno Salonem Lotniczym w Paryżu prasa francuska opublikowała opis nowego odrzutowca zbudowanego przez jedną z najstarszych wytwórni lotniczych świata, zakłady Breguet. Br-1100, którego prototyp został oblatany w dniu 31 marca br., jest lekkim samolotem bliskiego wsparcia. Jest to jednomiejscowy, dwusilnikowy, wolnonośny jednopłat o bardzo nowoczesnej konstrukcji.

Płat o skosie krawędzi natarcia 45° i ujemnym wzniosie (—2°) ma profil laminarny NACA 66006 o grubości 6%. Urządzenia supernośne składają się z ruchomych skrzeli i klap do lądowania. Lotki sterowane za pomocą wzmacniaczy hydraulicznych. W konstrukcji skrzydeł zastosowano w dużych ilościach wypełniacz metalowy typu ulowego, którym wypełnione jest wnętrze kesonu. Wskutek tego nie ma tam zupełnie żeber ani podłużnic (pokrycie jest klejone do wypełniacza).

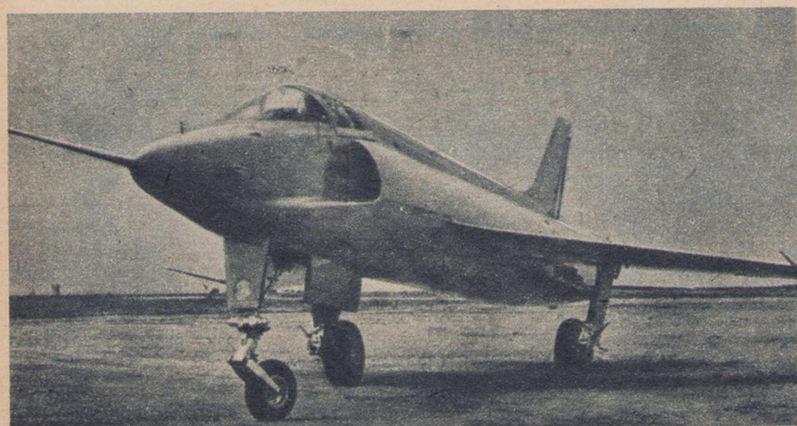
Kadłub mieści w przedniej części ciśnieniową kabinę pilota zaopatrzoną w fotel wyrzucany. Od strony kabiny aż do statecznika pionowego biegnie podłużna owiewka grzbietowa kryjąca napędy sterowania. W tylnej części kadłuba u dołu wbudowany jest hamulec aerodynamiczny.

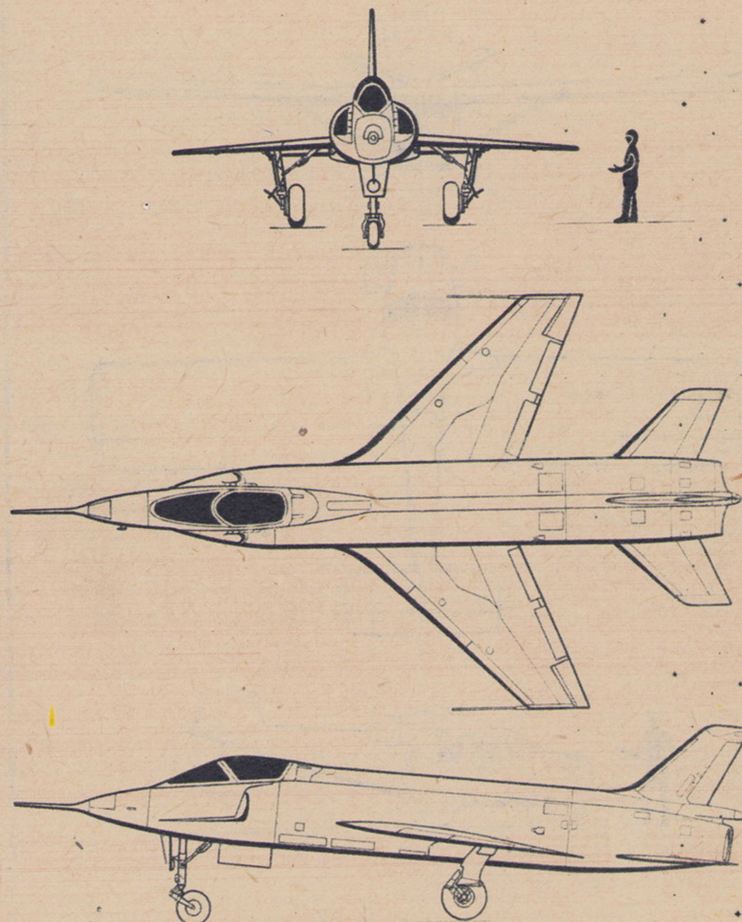
Usterzenie skośne. Usterzenie wysokości wykonano jako płytowe (nie podzielone na ster i statecznik). W konstrukcji usterzenia stosowany jest szeroko wypełniacz ulowy.

Podwozie trójkołowe. Koła główne wciągane w kadłub, a ich golenie w skrzydła.

Dwa silniki turboodrzutowe Turboméca „Gabizo" o ciągu 1 120 kG każdy (1 500 kG z dopalaniem) umieszczone są obok siebie w tylnej części kadłuba i zasilane bocznymi chwytami powietrza. J. S.

Somolot Breguet Br-1100.





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	7,80 m
Długość	—	12,50 m
Wysokość	—	4,35 m
Pow. nośna	—	20 m²
Wydłużenie	—	3

Ciężary:

Ciężar w locie ok.	—	6 000 kG
Obciążenie pow.	—	300 kG/m²
Obciąż. ciągu	—	2,7 kG/kG (2 kG/kG z dopal.

Osiągi:

Prędkość max.	—	Ma = 1+

Kronika AEROKLUBÓW



KROSNO

Aeroklub Podkarpacki zorganizował w dniach od 1 do 16 lipca obóz spadochronowy, którego celem było wykonanie zadania do klasy pierwszej — skoków do wody. Namiot rozbiliśmy na lądowisku w Kurowie, a skakaliśmy do jeziora na wysokości szybowiska Tęgoborze. Dużą pomoc okazała nam stacja meteorologiczna, która wypożyczyła motorówkę oraz kierownictwo Aeroklubu Podhalańskiego, a w szczególności instr. spad. Jan Jędruch.

Kierownikiem obozu był instr. spad. Stefan Chmura. Wzięli w nim udział skoczkowie Franciszek Maciejowski, Zygmunt Kubal, Andrzej Wnęk, Marian Poprawa i niżej podpisany. Wykonaliśmy od 2 do 5 skoków do wody, a mnie przypadł w udziale zaszczyt wykonania pierwszego skoku. Na szczególne wyróżnienie zasługuje Andrzej Wnęk, który ma dopiero 16 lat i zaczął się szkolić w tym roku, a już kończy I klasę. W skokach z dużym opóźnieniem Andrzej okazał się wyjątkowo utalentowanym stylistą.

Pilotem samolotu był Kazimierz Rzepowski, samochodem woził Tadeusz Barabasz, samolot obsługiwał T. Kubal.

Skoki do wody były bardzo przyjemne i dostarczyły nam wiele nowych wrażeń, jak zresztą i sam obóz. Wystarczy wspomnieć dwukrotne „odbudowywanie" namiotu w czasie burzy. Wszystkim tym, którzy pomogli nam uzyskać jeszcze jedno uprawnienie, tą drogą serdecznie dziękujemy.

Zygmunt Tebich

*

Jak poinformował nas szef wyszkolenia Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie — mjr Wacław Kozielski, 5 lipca rozpoczęły się wykłady teoretyczne. Kandydaci są dzieleni na grupy zależnie od terminu przybycia do CWL. Kandydaci I kursu, który się właśnie rozpoczął, otrzymają II klasę wyszkolenia w pilotażu samolotowym. Po pomyślnych egzaminach państwowych zostaną oni skierowani na jeden rok do oficerskich szkół podchorążych rezerwy. Po roku powrócą oni do pracy cywilnej i będą trenować w swych rodzimych aeroklubach. CWL w ten sposób odciąża poszczególne aerokluby od szkolenia młodych pilotów do wojska.

15 lipca kandydaci, którzy przybyli w odpowiednim terminie, rozpoczęli już pierwsze loty.

Star.



POZNAŃ

Czy słyszeliście już o ufundowaniu pucharu przechodniego dla szybowników przez redakcję sportową rozgłośni poznańskiej PR? — Słyszeliśmy... No, to... przeczytajcie. Propozycja ufundowania pucharu padła w rozmowie między przedstawicielem redakcji sportowej tejże rozgłośni — red. Stefanem Michałkiem, a pilotem balonowym — inż. Walentym Nowackim. W pierwszej wersji puchar miał być przeznaczony dla baloniarzy. Po dłuższych jednak zastanowieniach, ze względu na małą ilość konkurentów wśród pilotów balonowych, puchar postanowiono przyznać szybownikom.

A oto krótki „regulamin" określający przyznanie pucharu przechodniego. Puchar będzie przyznawany corocznie temu pilotowi szybowcowemu, który z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich wykona najdłuższy przelot docelowy do Poznania (może być na trasie łamanej) do dnia 31 lipca. Początkowa data konkursu będzie podawana każdorazowo przed rozpoczęciem Targów. W konkursie mogą brać udział piloci szybowcowi bez względu na posiadaną klasę wyszkolenia lub odznakę szybowcową. To wszystko. Teraz (raczej już w roku przyszłym) szybownikom tylko należy życzyć dobrej termiki i szczęśliwych wiatrów, a red. Stefanowi Michałkowi i Polskiemu Radiu w Poznaniu podziękować za piękną inicjatywę.

Star.



WROCŁAW

Dnia 14.VII.br. odbyło się w Aeroklubie Wrocławskim zebranie treningowej sekcji samolotowej. Celem zebrania było wybranie zastępcy kierownika sekcji oraz omówienie innych spraw. Z omówienia kierownika treningowej sekcji samolotowej instr. pil. E. Kapały wynikało, że sekcja samolotowa nie przejawiała większej działalności. Piloci samolotowi zaniedbywali treningi, co utrudniało zdobywanie nowych umiejętności i wyższego poziomu pilotażu. Pilotów, którzy przez dłuższy czas nie stawiali się w aeroklubie i nie przyszli (mimo zawiadomień) na zebranie sekcji, postanowiono skreślić z listy. Obecnie powstały dwie grupy pilotów treningowców: I grupa ma latać na samolotach CSS-13, a II na samolotach „Junak-2". Pod koniec zebrania wybrano na zastępcę kierownika sekcji samolotowej, instr. pil. M. Hajczuk. Obecny okres jest okresem „gorącym", ponieważ niektórzy piloci przygotowują się do egzaminów na licencję przed LKE.

*

Dnia 14.VII.br. pilotka szybowcowa Barbara Rucińska spowodowała na starcie szybowcowym wypadek. Startując za wyciągarką na szybowcu „Komar" runęła w pewnym momencie wraz z szybowcem na ziemię. Pilotka nie doznała poważniejszych obrażeń, oprócz kilku niegroźnych zadrapań. Szybowiec „Komar" został zniszczony w 56%. Kabina, płoza, keson lewego skrzydła i częściowo kadłub wraz z dźwigarem uległy zniszczeniu. Jest to trzeci z kolei u nas wypadek szybowcowy w tym roku.

Andrzej Macko



BYDGOSZCZ

W Bydgoszczy zastosowano ciekawą i atrakcyjną formę stale rozszerzającej się współpracy lotnictwa sportowego z harcerstwem. W dniu 23 czerwca br. w Kamienicy koło Tucholi (woj. bydgoskie) odbyły się ćwiczenia pomorskich drużyn harcerskich z udziałem pilotów i skoczków spadochronowych miejscowego aeroklubu oraz wojskowej jednostki lotniczej pod nazwą „Akcja zrzut". Desant lotniczy poza skoczkami spadochronowymi zrzucił również sprzęt w postaci pontonu, namiotów i radiostacji krótkofalowych. Zadaniem harcerzy było odnaleźć skoczków spadochronowych oraz zrzucony sprzęt. W rezultacie działań drużyn harcerskich desant lotniczy dostał się w okrążenie, a następnie został wzięty do „niewoli". Samopoczucie uwięzionych było nadzwyczajne, ponieważ „niewola" skończyła się lotami pasażerskimi oraz pogawędką lotników z harcerzami, w czasie której harcerze dzielili się wrażeniami z podniebnej podróży. Zrzucony sprzęt został w nagrodę przydzielony drużynom, które wyróżniły się w grze. Na długo pozostaną w pamięci harcerzy i lotników miłe wspomnienia z „Akcji zrzut".

Poza tym na lotnisku w Bydgoszczy odbyła się uroczystość przemianowania jednej z drużyn harcerskich na 26 Lotniczą Drużynę Harcerską im. Żwirki i Wigury, nad którą patronat objęły miejscowy aeroklub i jednostka lotnicza. Zacieśnienie współpracy pomiędzy lotnictwem sportowym i harcerstwem w Bydgoszczy jest na właściwej drodze i należy życzyć, aby kontakty te jeszcze bardziej rozszerzyły się dla obustronnych korzyści.

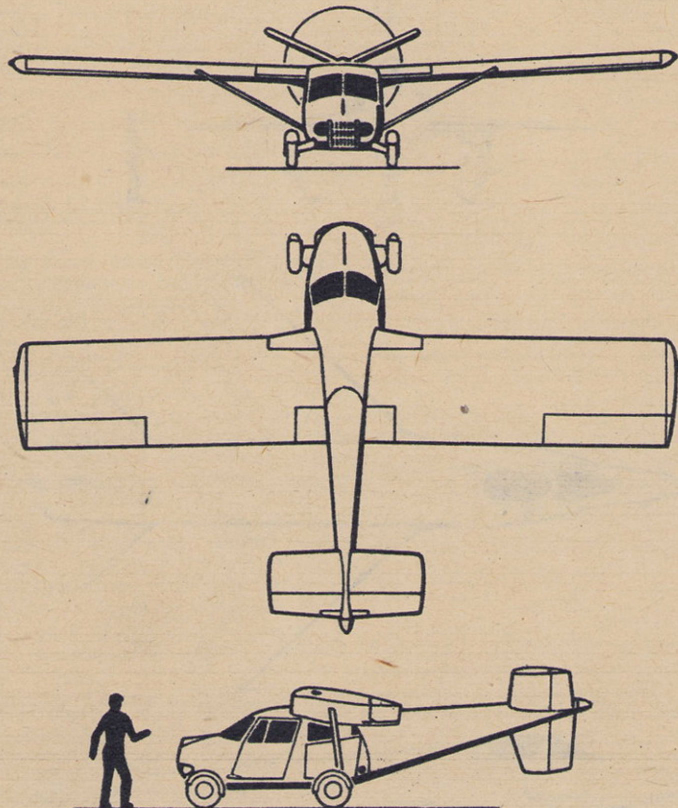
Z. Buczek

Podziękowanie

Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach składa podziękowanie Aeroklubowi Wrocławskiemu za pomoc w ściąganiu szybowców z przelotu w dniu 25 maja 1957 roku.

Kierownictwo Wyczynowej Szkoły Szybowcowej Lisie Kąty

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



AEROCAR ● USA

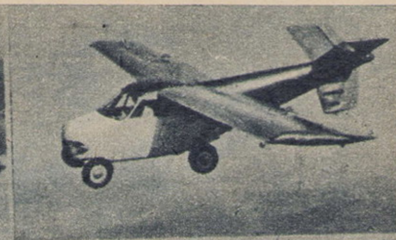
Myśl „skrzyżowania" samochodu z samolotem prześladuje konstruktorów nie od dziś. Nad tym problemem pracowali także Polacy — bracia Działowscy („Aeromobil"). Po drugiej wojnie światowej prototypy latających samochodów pojawiły się w USA i Anglii, nie weszły jednak mimo szumnej reklamy do produkcji seryjnej. Jaki los spotka najnowszy „Aerocar" nad którym inż. Moulton B. Taylor pracuje od 1945 r., trudno na razie przewidzieć. Dwumiejscowy „Aerocar" ma, według założeń konstruktora, rozwiązać problem uniwersalnego pojazdu ludowego. Jest on przystosowany do użytkowania na lotniskach trawiastych, daje się przekształcać w ciągu 5 minut, po złożeniu może być holowany przez samochód jako przyczepa, nie wymaga obszernych hangarów.

Konstrukcja „samolotu" całkowicie metalowa, „samochodu" — z plastyku (Fiberglass). Napęd stanowi silnik Lycoming 0320 (243 KM) chłodzony powietrzem i umieszczony w tylnej części „samochodu". Napęd na przednie koła (moc max. — 40 KM) oraz śmigło pchające. Sprzęgła oraz amortyzatory podwozia — hydrauliczne. Kabina z dwoma fotelami obok siebie jest wyposażona w komplet przyrządów do lotów bez widoczności oraz radiostację UKF. Po złożeniu kadłub „samolotu" jest umieszczony pomiędzy skrzydłami tworząc dwukołową przyczepkę. Koła przyczepki są normalnie ukryte w poszerzonych, przykadłubowych częściach płata. Profil skrzydeł NACA 43012, stały na całej rozpiętości. Wznios +2°. Śmigło dwułopatowe (Hartzell) o skoku nastawnym na ziemi i średnicy 2,4 m. Usterzenie motylkowe. Sterowanie klasyczne. Zbiorniki paliwa (90 l) i oleju (7,5 l) znajdują się w pobliżu silnika.

Prototyp „Aerocar'a został oblatany w październiku 1949 r. W chwili obecnej „pojazd" przechodzi końcową fazę prób państwowych i Towarzystwo „Aerocar" zapowiada rychłe rozpoczęcie produkcji seryjnej w zakładach w Longview. Cena sprzedażna „Aerocar'a" ma nie przekraczać wartości 2 samochodów wyższej klasy. (x)

„Aerocar" gotowy do jazdy szosą (z lewej) i w czasie lotu.





DANE TECHNICZNE
samolot (samochód)

Wymiary:		
Rozpiętość	—	10,37 (2,08) m
Długość	—	6,40 (3,15) m
Wysokość	—	2,18 (1,62) m
Wydłużenie	—	6

Ciężary:		
Ciężar własny	—	(460) kG
Ciężar w locie	—	(862) kG
Obciążenie pow.	—	48,8 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,7 kG/KM

Osiągi:		
Prędkość max.	—	176 (107) km/h
Prędkość lądow.	—	80 km/h
Prędkość wzn.	—	2,5 m/sek
Pułap	—	3 660 m
Zasięg	—	480 (800) km
Rozbieg	—	200 m
Dobieg	—	95 m
Rozbieg (15 m)	—	374 m
Prędkość z przycz	—	(75) km/h

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 252

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA C—1. c (SAMOLOTY O CIĘŻARZE 1000—1750 kG)

Prędkość w obwodzie zamkniętym długości 2 000 km

Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski) na samolocie TS-8 „Bies" z silnikiem WN-3 o mocy 340 KM ciężar samolotu 1748,5 kG, na trasie Okęcie—Białystok—Lipce Reymontowskie—Okęcie, 30 maja 1957 r. — 320,362 km/h

KLASA D — KAT. I (SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Józef Misiek (Aeroklub Poznański) na szybowcu „Jaskółka" SP-1537, na trasie Kobylnica—Inowrocław—Michałków—Kobylnica, dnia 29 maja 1957 r. — 59,08 km/m

Diamenty za przelot otwarty ponad 500 km

14 (44)	**Bozidar Komac** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Rakowice—Praha, dnia 25.5.57	505 km
15 (45)	**Zvonimir Rain** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Rakowice—Brno, dnia 25.5.57	530 km
16 (46)	**Bernard Kopicki** — na szybowcu „Bocian", na trasie Rakowice—Praha, dnia 25.5.57	505 km

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

7 (159)	**Stefan Berezka** — na szybowcu „Żuraw", na trasie Aleksandrów—Zamość, dnia 5.5.57	303 km
8 (160)	**Stanisław Łuszpiński** — na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty—Wrocław, dnia 25.5.57	310 km
9 (161)	**Jan Chodowiec** — na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty—Wrocław, dnia 25.5.57	310 km
10 (162)	**Karol Nowicki** — na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty—Wrocław, dnia 25.5.57	310 km
11 (163)	**Chrystian Kokot** — na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty—Wrocław, dnia 25.5.57	310 km
12 (164)	**Stanisław Sójka** — na szybowcu „Mucha", na trasie Opatów—Wrocław, dnia 29.5.57	314 km
13 (165)	**Sławomir Kwiatkowski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Częstochowa—Lisie Kąty, dnia 31.5.57	303 km

Złote Odznaki Szybowcowe

20 (168)	**Urszula Śliwak**		
	przewyższenie:	Inowrocław, dnia 19.5.57 na szybowcu „Bocian"	3571 m
	przelot:	Janikowo—Tykocin, dn. 20.5.55 na szybowcu „Mucha"	315 km
21 (169)	**Karol Nowicki**		
	przewyższenie:	Jelenia Góra, dnia 15.12.56 na szybowcu „Mucha"	3600 m
	przelot:	Lisie Kąty—Wrocław, dn. 25.5.57 na szybowcu „Mucha"	310 km

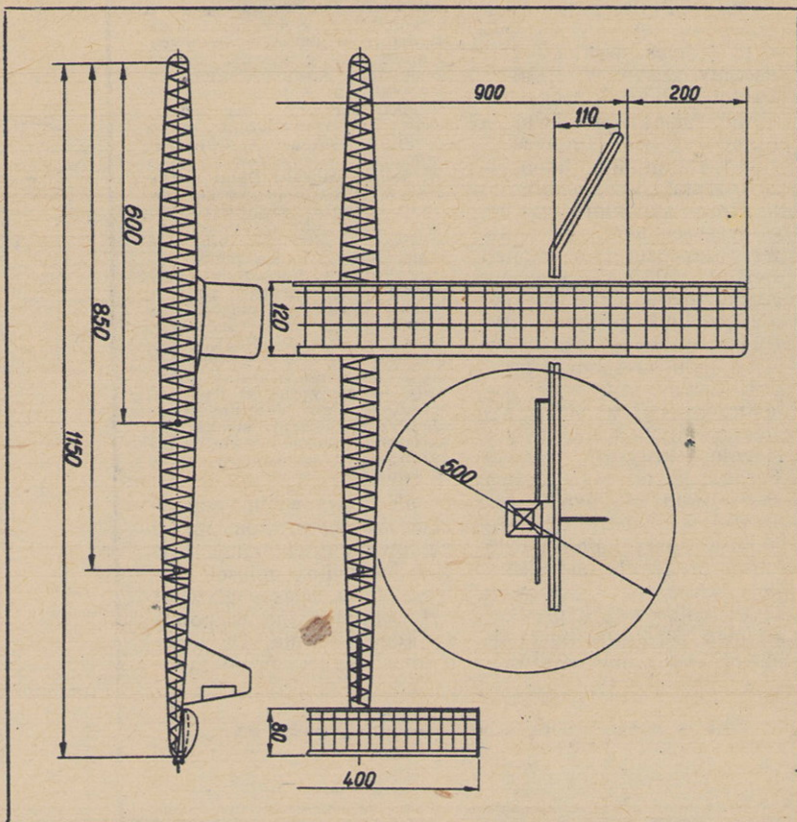
Srebrne Odznaki Szybowcowe

16 (1141)	**Jan Lupa**			
	długotrwałość:	26.09.50	na szybowcu „Ważka"	9 h 53 min
	przewyższenie:	14.12.48	„ „Jeżyk"	1875 m
	przelot:	12.04.57	„ „Mucha"	154 km
17 (1142)	**Jan Walczak**			
	długotrwałość:	25.10.56	na szybowcu „Salamandra"	5 h 55 min
	przewyższenie:	14.04.57	„ „Mucha"	1225 m
	przelot:	8.04.57	„ „Mucha"	75 km
17 (1143)	**Zenon Sitniak**			
	długotrwałość:	14.04.57	na szybowcu „Mucha"	5 h 20 min
	przewyższenie:	2.05.57	„ „Mucha"	1150 m
	przelot:	2.05.57	„ „Mucha"	61 km
19 (1144)	**Maria Stryczek**			
	długotrwałość:	26.08.56	na szybowcu „Mucha"	7 h 14 min
	przewyższenie:	2.05.57	„ „Mucha"	1250 m
	przelot:	2.05.57	„ „Mucha"	62 km
20 (1145)	**Józef Mróz**			
	długotrwałość:	22.05.57	na szybowcu „Mucha"	5 h 22 min
	przewyższenie:	29.04.57	„ „Mucha"	1500 m
	przelot:	29.04.57	„ „Mucha"	58 km
21 (1146)	**Bogusław Haman**			
	długotrwałość:	14.08.56	na szybowcu „Komar"	6 h 56 min
	przewyższenie:	25.05.57	„ „Mucha"	1510 m
	przelot:	14.10.56	„ „Mucha"	96 km
22 (1147)	**Henryk Lisiecki**			
	długotrwałość:	19.09 48	na szybowcu „Jeżyk"	5 h 22 min
	przewyższenie:	12.05.57	„ „Komar"	1590 m
	przelot:	30.05.57	„ „Komar"	113 km
23 (1148)	**Edward Szczepaniak**			
	długotrwałość:	30.05.57	na szybowcu „Mucha"	5 h 25 min
	przewyższenie:	24.05.48	„ „Jeżyk"	1130 m
	przelot:	30.05.57	„ „Mucha"	112 km
24 (1149)	**Tadeusz Ruciński**			
	długotrwałość:	2.05.57	na szybowcu „Mucha"	5 h 27 min
	przewyższenie:	31.05.57	„ „Mucha"	1950 m
	przelot:	30.05.57	„ „Mucha"	155 km
25 (1150)	**Jan Szmuc**			
	długotrwałość:	1.08.56	na szybowcu „Mucha"	5 h 13 min
	przewyższenie:	1.08.56	„ „Mucha"	1700 km
	przelot:	31.05.57	„ „Mucha"	150 km
26 (1151)	**Paweł Kowalewski**			
	długotrwałość:	21.07.56	na szybowcu „Mucha"	5 h 12 min
	przewyższenie:	31.05.57	„ „Mucha"	1395 m
	przelot:	31.05.57	„ „Mucha"	60 km
27 (1152)	**Henryk Konieczko**			
	długotrwałość:	31.05.57	na szybowcu „Żuraw"	5 h 08 min
	przewyższenie:	13.05.57	„ „Mucha"	1780 m
	przelot:	31.05.57	„ „Żuraw"	215 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 14 czerwca 1957 r.

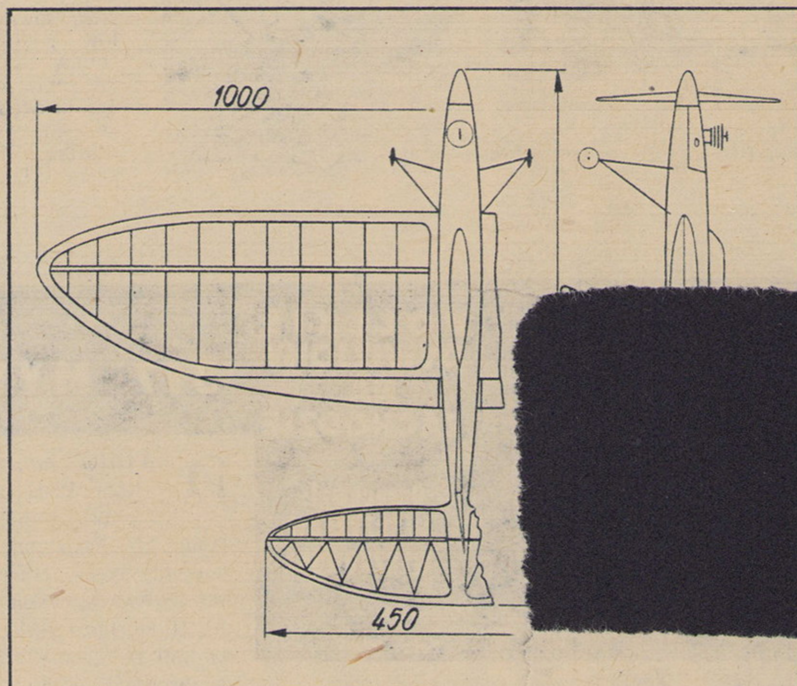
MODELE Z MISTRZOSTW POLSKI 1957 R.



Powyżej: Model z napędem gumowym T-57-1 konstrukcji inż. Andrzeja Trzcińskiego z Wrocławia. Kadłub dzielony. Ciężar gumy 50 G (węglerska). Ciężar modelu — 260 G. Profil skrzydeł — własny (8%), statecznika — Cl. Y (5%). Szerokość łopaty śmigła — 50 mm.

UWAGA: Zdjęcia obu modeli były zamieszczone w poprzednim numerze.

Poniżej: Model akrobacyjny Sylwestra Kujawy z Poznania (zapasowy). Rozpiętość — 1 000 mm, długość — 640 mm, wydłużenie — 4,1. Powierzchnia skrzydeł — 19,62 dcm², powierzchnia statecznika poziomego — 4,56 dcm². Ciężar — 582 G, obciążenie jednostkowe powierzchni — 24,2 G/dcm². Silnik — Zeiss 2,5 cm³. Średnica śmigła — 220 mm, skok — 120 mm.



„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.**
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NAKŁAD: 30.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 31 LIPCA 1957 R.

WODNOSZYBOWIEC MT-1

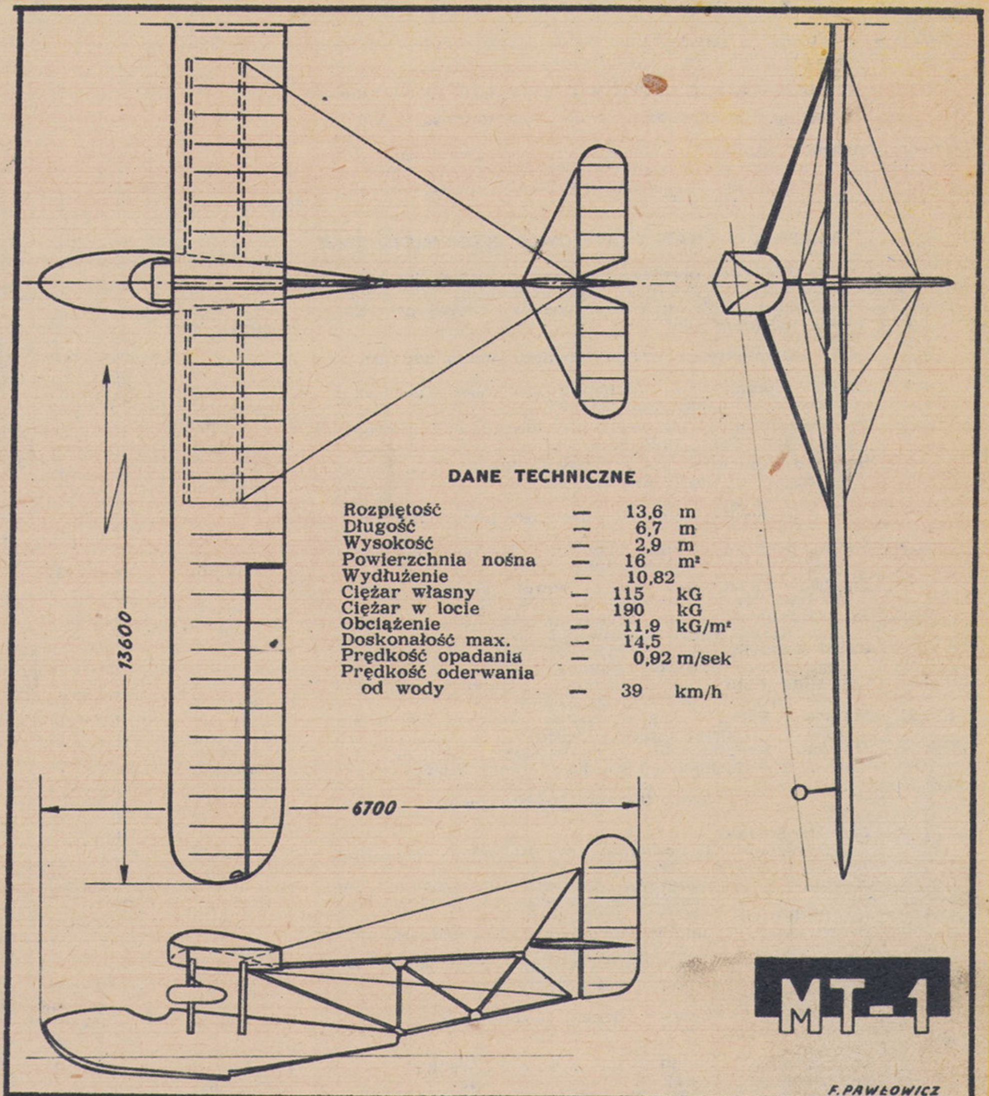
PIERWSZY w Polsce wodnoszybowiec szkolny MT-1 konstrukcji studentów Politechniki Warszawskiej A. Muraszewa i K. Tomaszewskiego zbudowany został w 1936 r. Prototyp ten, którego budowę finansował Związek Strzelecki oraz Liga Morska i Kolonialna, ukończony został w stosunkowo bardzo szybkim czasie, gdyż prace nad jego budową rozpoczęto w końcu sierpnia 1935 r., a w początku maja 1936 r. rozpoczęto już próbne loty. Pierwsze starty odbywały się z lądu za samochodem, przy czym szybowiec zaopatrzony był w płozę. Po wykonaniu 20 lotów na polecenie Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa przeprowadzono pewne poprawki w konstrukcji. Następnie przystąpiono do lotów próbnych na Wiśle. Do holowania szybowca użyto motorówkę o prędkości max. 50 km/h. Loty odbywały się z holu o długości 100 m, przy wietrze 3—4 m/sek.

Ogółem na Wiśle wykonano 38 lotów, w czasie których stwierdzono dobre własności hydrodynamiczne szybowca. Dalsze loty odbywały się na jeziorach Augustowskich, w Centralnym Śródlądowym Ośrodku Wodnym. Loty próbne były przeprowadzone przez S. Piątkowskiego, A. Onoszkę, mjr. pil. Szczudłowskiego i W. Pełkę. Morski Dyon Lotniczy w Pucku wykazując zainteresowanie wodnoszybowcem przydzielił do prób motorówkę z silnikiem 100 KM i loty odbywały się już w Zatoce Puckiej. Loty były przeprowadzone przez pilotów Dyonu Morskiego, por. pil. A. Stempkowskiego i ppor. pil. J. Rudzkiego. W Pucku wykonano 21 lotów przy wietrze od 2—8 m/sek, a starty odbywały się przy falach wysokości 20—60 cm. Jedynie boczne pływaki okazały się za małe i kilkakrotnie powodowały zanurzanie się końców płata w wodzie.

MT-1 był wodnoszybowcem szkolnym, konstrukcji całkowicie drewnianej. Pływak centralny mieścił kabinę pilota, boczne pływaki były umieszczone w pobliżu końców płata. Przy zamianie na szybowiec lądowy pływaki boczne były odejmowane, a pływak centralny otrzymywał płozę. Płat (dwudzielny) był wsparty z każdej strony parą równoległych zastrzałów z profilowanych rur stalowych. Płat konstrukcji dwudźwigarowej posiadał krawędź natarcia krytą do pierwszego dźwigara sklejką. Pływak centralny, który składał się ze skrzynkowego kila, wręg i listew usztywniających, był kryty sklejką. Wszystkie miejsca łączenia sklejki pokryte były taśmą, przesyconą substancją wodoodporną. Boczne pływaki miały dno pokryte sklejką, resztę zaś płótnem. Stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Kratownica kadłuba konstrukcji drewnianej. Oprócz górnej belki skrzynkowej wszystkie pręty były z drewna o pełnym przekroju. Kąt zaklinowania statecznika poziomego mógł być regulowany na ziemi.

Jako prototyp MT-1 nie posiadał jeszcze znaków rejestracyjnych. Płat, stateczniki i pływaki były pokryte lakierem bezbarwnym.

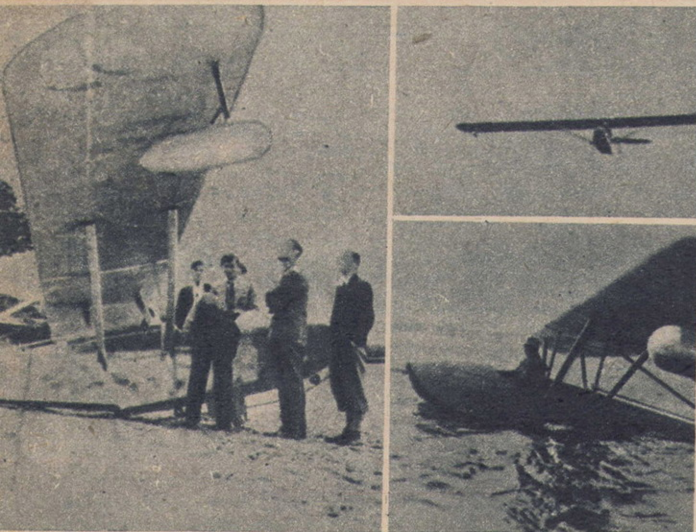
FELIKS PAWŁOWICZ



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	13,6	m
Długość	—	6,7	m
Wysokość	—	2,9	m
Powierzchnia nośna	—	16	m²
Wydłużenie	—	10,82	
Ciężar własny	—	115	kG
Ciężar w locie	—	190	kG
Obciążenie	—	11,9	kG/m²
Doskonałość max.	—	14,5	
Prędkość opadania	—	0,92	m/sek
Prędkość oderwania od wody	—	39	km/h

Zdjęcia dokumentalne z prób wodnoszybowca MT-1.



POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE

Opracował: MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

317 MYŚLIWSKI DYWIZJON WILEŃSKI

DYWIZJON sformowany został w dniu 20 lutego 1941 roku, głównie z personelu 5 pułku lotniczego. Dowódcą był Mike Mount (RAF). Dyon, początkowo wyposażony w samoloty typu „Hurricane", brał udział w osłonie żeglugi i wykonał od 2 czerwca 1941 roku do 21 sierpnia 1943 roku 200 patroli nad konwojami w czasie 2 617 godzin. Uczestniczył też w obronie Exeteru.

Dywizjon uczestniczył również w operacjach bojowych nad okupowaną Europą na samolotach typu „Spitfire Mk V", w tym w 1942 roku w osłonie lądowania pod Dieppe. Dywizjon 317 dowodzony przez mjr. Stanisława Skalskiego zestrzelił 7 samolotów nieprzyjacielskich.

Jesienią 1943 roku dyon otrzymał samoloty „Spitfire Mk IX", a później „Spitfire Mk XIV". Dywizjon uczestniczył w inwazji kontynentu.

1 stycznia 1943 roku w czasie ataku Luftwaffe na lotniska aliantów dywizjon wspólnie z dyonem 308 zestrzeliwuje 18 FW-190, 1 prawdopobnie i 5 uszkadza. Dywizjon 317 w czasie walk na Zachodzie zestrzelił 51 1/3 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 10 prawdopodobnie i 30 uszkodził. Dyon stacjonował na lotniskach Acklington, Ouston, Fairwood Common, Exeter, Bold Head, Woodvalle, Northolt, South Port, Coltishall, Marsham on Heaton, Heston, Peranport, Fairlob Deunland, Chailey, Appledrom.

Dowódcami dywizjonu byli: mjr S. Brzezina, H. Szczęsny, J. Brzeziński, P. Ozyra, St. Skalski, Z. Czajkowski, F. Kornicki, W. Miksa, W. Gnyś, Chełmecki, M. Trzebiński.

Piloci latający bojowo w dywizjonie nosili szaliki jasnoniebieskie.

Maskotką dywizjonu była małpka Mickey. Święto dywizjonu obchodzono 20 lutego.

...lotu bojowego — ...ładowanie amunicji.
Foto: WAF

